



USAID
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS
UNIDOS DE AMÉRICA

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY



Junio de 2006

Este documento fue preparado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por CARANA Corporation, en colaboración con la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP)

IMPACTO DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL DEL PARAGUAY

Este documento fue preparado para la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) por el Sr. Martin Sgut, el Sr. David Schacht, la Dra. Gladys Benegas, la Sra. Ana Torrontegui, la Sra. Lloguy Pedretti y el Sr. Agustín García de CARANA Corporation, bajo el contrato LAC Trade III (Prime Contract No. GS-10F-0150K, Order No. EDG-M-00-02-00041).

La información, las conclusiones, las interpretaciones y las opiniones expresadas en esta publicación son responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) ni del Gobierno de los Estados Unidos.

PREFACIO



Foro Empresarial de Transporte Logística: Impacto del Transporte y la Logística en la Competitividad del Paraguay

La Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP) contó con el invaluable apoyo de la Agencia de Desarrollo Internacional de los Estados Unidos (USAID), a través de la consultora CARANA Corporation, para la organización y desarrollo de eventos conducentes a la elaboración de un documento único que atienda la problemática del **“Impacto del Transporte y la Logística en la Competitividad del Paraguay.”**

La articulación de un material que contemple la incidencia y sus consecuencias primero, así como sugerencias de soluciones del Transporte y la Logística en segundo lugar, adquieren relevante importancia para nuestro país, considerando su mediterraneidad acentuada por su nivel de menor desarrollo económico relativo en la región y el mundo. Este importante material apunta, en general, a la reducción de los costos de distribución de los productos de exportación e importación, con lo que se contribuirá substancialmente al mejoramiento de la productividad y competitividad de nuestra economía. Además, colateralmente, se impulsará el crecimiento del volumen de tráfico, lo que finalmente promoverá el desarrollo de la infraestructura del transporte.

Desde el punto de vista institucional, nuestra centenaria Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP) ha cumplido con el objetivo que reza en su Misión, “... constituirse en propulsora del desarrollo económico del Paraguay, promocionando e influyendo en los procesos afectados al Sector de Comercio y Servicios, para facilitarlos, promoverlos y profundizarlos desde una Visión de País Sosteniblemente Desarrollado.”

Finalmente, la unión estratégica entre entidades relacionadas al comercio exterior exitosamente llevada a la práctica, como lo demuestra el material en cuestión, no hace sino reafirmar el compromiso de la Cámara Nacional de Comercio y Servicios de Paraguay (CNCSP) de seguir aportando toda su capacidad en pro del mejoramiento integral de la economía del Paraguay y, por lógica consecuencia, del nivel de vida de todos sus habitantes.

TABLA DE CONTENIDOS

RESUMEN EJECUTIVO	i
SECCION 1. FUNCIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS	1
1.A. ¿POR QUÉ ESTUDIAR EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN PARAGUAY?	1
1.A.1. Factores Críticos de la Integración y Globalización.....	1
1.A.2. Importancia de la Mediterraneidad.....	2
1.A.3. Objetivización de potenciales barreras al comercio.....	3
1.B. EL ROL DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN EL PARAGUAY	3
1.B.1. Importancia del comercio.....	3
1.B.2. Dirección del comercio.....	5
1.B.3. Composición del comercio.....	6
1.B.4. Modalidades del comercio	8
SECCION 2. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA DE PARAGUAY	9
2.A. PARTICIPANTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	9
2.A.1. Sector Comercial	10
2.A.2. Transporte	10
2.A.3. Servicios	17
2.A.4. Proveedores de Servicios Financieros y de Seguros	19
2.A.5. Gobierno y Agencias Regulatoras.....	20
2.B. AMBIENTE OPERATIVO DEL SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN PARAGUAY	23
2.B.1. Proceso de exportación e importación	23
2.B.2. Tratados regionales e internacionales.....	24
2.B.3. Seguridad	25
2.B.4. Tecnología de información (TI)	29
2.C. LA POLÍTICA DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL	30
2.C.1. El estado de situación y los antecedentes	30
2.C.2. Aspectos a Considerar en las Políticas.....	32
SECCION 3. PROCESOS Y COSTOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA	35
3.A. METODOLOGÍA	35
3.A.1. Experiencia Previa	35
3.A.2. Paraguay ~ Alcance del Análisis	36

3.B. ADAPTACIÓN AL CONTEXTO PARAGUAYO.....	37
3.B.1. Productos y Corredores	38
3.B.2. Definición de categorías de Costos.....	41
3.B.3. Fuentes principales de información.....	45
3.B.4. Procesamiento de la información	45
3.C. RESULTADOS	48
3.C.1. Exportación de soja fluvio-marítima	48
3.C.2. Exportación de soja por vía terrestre a Brasil.....	52
3.C.3. Exportación de carne congelada fluvio-marítima.....	56
3.C.4. Exportación de carne enfriada vía terrestre.	60
3.C.5. Exportación de Madera fluvio-marítima.....	63
3.C.6. Exportación de Sésamo vía fluvio-marítima	66
3.C.7. Importación de agroquímicos vía fluvio-marítima	69
3.C.8. Exportación de carga LCL fluvio-marítima	72
3.C.9. Importación de carga LCL vía fluvio-marítima	76
3.C.10. Importación de Informática vía Aérea	79
SECCION 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	83
4.A. COMPARACIÓN SECTORIAL	83
4.A.1. Sobrecostos principales comunes.....	84
4.A.2. Sobrecostos exclusivamente sectoriales.....	85
4.B. ANÁLISIS MACRO.....	86
4.B.1. Preembarque	86
4.B.2. Transporte Terrestre	87
4.B.3. Puerto.....	89
4.B.4. Aduana	91
4.B.5. Transporte por Agua	95
4.B.6. Cobranza	96
4.B.7. Costo de la “Mediterraneidad”	98
4.C. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	101
4.C.1. Preembarque.....	101
4.C.2. Transporte Terrestre.....	103
4.C.3. Puerto.....	105
4.C.4. Aduana	109
4.C.5. Transporte Por Agua	113
4.C.6. Cobranza.....	116
4.C.7. Aspectos Generales	116
ANEXOS	121
ANEXO A: COSTOS OBSERVADOS POR PRODUCTO Y CORREDOR.....	121
ANEXO B: BIBLIOGRAFÍA.....	172
ANEXO C: GLOSARIO DE TÉRMINOS.....	176
ANEXO D: AGRADECIMIENTOS	180

RESUMEN EJECUTIVO

La condición geográfica de Paraguay como país sin litoral marítimo (SLM) es un factor el cual origina una desventaja competitiva, por cuanto genera una dependencia de los tránsitos terrestres y de las operaciones de transbordo fluviomarítimo en los países vecinos. En el Paraguay el transporte y logística son materias de cuya excelencia puede depender la competitividad de las exportaciones y la eficiencia de los procesos de importación con mayor gravitación de lo que resultan estos factores en países que poseen litoral propio.

El escenario internacional de integración y globalización del comercio, en conjunto con la posible adhesión del Paraguay a otros acuerdos comerciales, hacen gravitar cada día más a la necesidad de mejorar la calidad del transporte, de la logística y de la facilitación del comercio, en función de que la competitividad cada vez depende en mayor grado de estos factores y en menor proporción de los factores arancelarios. En función de la importancia que reviste la materia del transporte y la logística en el contexto arriba indicado, se ha desarrollado esta investigación, la cual pretende identificar los sobrecostos del transporte y logística internacional del Paraguay y delinear los remedios para minimizar las razones de la pérdida de competitividad.

En este marco, en el presente trabajo, se han relevado en alto grado de detalle todos los costos directos e indirectos (costos de inventario de demoras y costos financieros) para 10 corredores de exportación e importación¹ en los cuales se analizó la secuencia de las transacciones, desde el preembarque hasta la llegada del producto al puerto de destino y en el caso de la importación desde su embarque hasta la llegada al depósito del consignatario. En el análisis, se han identificado y cuantificado los sobrecostos existentes en el proceso de exportación e importación para estos productos y corredores. Cuando los datos lo permitieron, se ha calculado los sobrecostos al nivel macro de la economía paraguaya.

Extrema Importancia de Transporte y Logística en el Comercio Internacional. El resultado de este análisis cuantificativo e independiente muestra claramente que los costos del transporte y de la logística son de extrema importancia para la competitividad en el comercio internacional del Paraguay:

- El promedio de costo de transporte y logística (en por ciento del precio FOB) para los productos y corredores estudiados asciende a **19,7 por ciento**. Los sobrecostos identificados, en relación con el precio FOB, ascienden a un promedio de **6,61 por ciento** para los productos y corredores estudiados.
- El impacto de los sobrecostos identificados, del análisis de los productos y corredores seleccionados, asciende a un total de 145 millones de US\$, lo cual resulta en un **1,88 por ciento del PIB** para el año 2005².
- A nivel macro, haciendo una extrapolación de estas mediciones, se llega a la conclusión de que el impacto de los sobrecostos identificados en Paraguay llega a un valor anual de 327 millones de US\$, lo cual representa un **4,26 % del PIB**.¹

¹ Incluyen soja, carne, sésamo, madera, agroquímicos, carga LCL (Less Than Container Load) y productos informáticos.

² PIB 2005 de US\$ 7.672 millones, Banco Central de Paraguay, 2006

Este impacto es muy significativo y representa para el país un lastre que afecta el desarrollo y restringe las posibilidades de reducción de la pobreza. Estos sobrecostos afectan directamente a la competitividad de las exportaciones e impactan negativamente a la masa salarial paraguaya, por cuanto las firmas exportadoras trasladan a sus empleados y a los productores las pérdidas de estos ingresos. Por otro lado en las importaciones, los sobrecostos se trasladan a los consumidores finales y a incrementos en los precios de los productos de exportación, con una pérdida de competitividad adicional. La resultante de estos impactos posee un fuerte impacto económico y social.

Sobrecostos identificados en el proceso de exportación e importación. De los problemas identificados, en esta labor se ha identificado en primer lugar en que tramo estos se generan y luego un análisis macro de algunos sobrecostos a nivel de la economía paraguaya. De este análisis se observa que estos sobrecostos poseen la siguiente distribución de impacto y porcentaje de incidencia en el total, detallado en la **Tabla i.1:**

TABLA i.1. Contribución de los Sobrecostos Identificados, 2005		
Proceso	Impacto en US\$ millones	%
Preembarque	30.95	21%
Transporte terrestre	38.40	26%
Puerto	24.94	17%
Aduana	22.81	16%
Transporte por agua	24.85	17%
Cobranza	4.29	3%
Total	146.24	100%

Preembarque - consolidación, empaquetado y almacenamiento de los productos, transporte al exportador y otras actividades.

Transporte Terrestre - el flete interno terrestre, de la planta del exportador hasta el puerto, y cualquier otro costo logístico que se origine en esta etapa del proceso.

Puerto - costos de espera, operación, entrada y salida del puerto.

Aduana - actividades vinculadas con la Aduana, otras agencias y el despachante aduanero. Se incluyen las certificaciones e inspecciones que son exigidas por el Estado y por el cliente.

Transporte por agua - el costo de flete a destino y los gastos relacionados a seguros, manipuleo y servicios portuarios en el caso de transporte fluvio-marítimo.

Fuente: CARANA Corporation, Análisis, 2006

De lo indicado, se observa el alto peso, en primer lugar, de los sobrecostos existentes en la fase de **transporte terrestre**, los cuales con un 26 por ciento de peso abarcan más del cuarto del total. Estos sobrecostos vienen principalmente de demoras en pasos de frontera, su impacto en el costo de inventario y oportunidad de los productos, y los sobrecostos generados por el lucro cesante de los camiones parados. En segundo lugar, se observa un alto peso de los sobrecostos identificados en la etapa **preembarque**, lo cual asciende a 21 por ciento. Estos sobrecostos vienen principalmente de las deficiencias viales, mermas de productos en traslado interno y del alto costo de demoras por certificación sanitaria (mayormente en carne congelada y carne enfriada). En tercer lugar, se observa el impacto de los sobrecostos en el **transporte por agua**, en el cual debido a la falta de dragado y balizamiento, hay una incidencia de 17 por ciento. Igualmente se observa la incidencia de los sobrecostos en gastos en **puertos**, que llega al 17 por ciento de los cuales, en una alta proporción, posee origen aduanero. Luego se observa el impacto en **aduanas**, lo cual abarca no solamente los cargos atinentes a esta institución, sino que incluyen además a todas

las agencias regulatorias, lo cual asciende al 16 por ciento de los sobrecostos totales identificados. Finalmente, en la gestión de pago y **cobranza**, se observa que existe una incidencia del 3 por ciento.

Desmitificando los sobrecostos más significativos para el país. En Paraguay, un país mediterráneo en vías de desarrollo, no faltan opiniones sobre los problemáticas más significativos para el mejoramiento de la competitividad de la economía, los sectores, o las empresas. Un reto principal de este trabajo, entonces, es de “desmitificar” y cuantificar objetivamente estas problemáticas a fin de contribuir con una base o menú de las mismas, para dar apoyo a un debate nacional sobre la competitividad en el sector de transporte y logística y su impacto en los costos y sobrecostos del comercio internacional. Con este objetivo, de los resultados del análisis detallados en este estudio, se observan los 10 sobrecostos más significativos identificados en la **Tabla i.2.**

TABLA i.2. Los 10 Sobrecostos Más Significativos Identificados, 2005

10 SOBRECOSTOS MAS SIGNIFICATIVOS IDENTIFICADOS	IMPACTO TOTAL (US\$)
Paso de fronteras	\$ 38,404,015
Demoras en acceso a puerto	\$ 19,556,645
Falta de dragado del rio	\$ 19,377,896
Demoras debidas a deficiencias viales	\$ 16,615,336
Demoras en la Obtencion de la Certificacion Sanitaria	\$ 7,232,951
Visacion consular	\$ 6,801,600
Mermas de Mercaderias en el proceso de Pre-embarque	\$ 5,085,551
Demora en pagos	\$ 4,291,192
Ley de Reserva de Carga	\$ 3,491,037
Gastos de Honorarios de despachante	\$ 3,331,490
SUBTOTAL DE LOS 10 SOBRECOSTOS MAS SIGNIFICATIVOS	\$ 124,187,713

Fuente: CARANA Corporation, Análisis, 2006

Del análisis efectuado en este estudio, los 10 sobrecostos identificados arriba representan más de 90 por ciento de los sobrecostos totales. En primer lugar se advierten los sobrecostos relacionados con los pasos altamente ineficientes en la frontera, que ascendieron en una estimación conservadora de US\$ 38,4 millones en 2005. Noticias recientes sobre el cierre de la Puente de la Amistad entre Ciudad del Este y Foz do Iguazu en Brasil han llamado mucho la atención a estos serios problemas para las economías de la región. Aunque los puertos privados paraguayos han aumentado significativamente su competitividad en los últimos años, las demoras sistemáticas en el acceso a los puertos todavía engendran sobrecostos (inventarios y financieros) para los exportadores del orden de US\$ 19,6 millones al año. La problemática identificada en tercer lugar por su importancia económica es la falta de dragado y balizamiento del río Paraná y del Río Paraguay. Las condiciones actuales de estas vías navegables, en lo que respecta al déficit de profundidad y balizamiento, implican un sobrecosto a los exportadores e importadores de US\$ 19,3 millones al año.

Otros sobrecostos importantes identificados incluyen la visación consular, mermas durante el proceso de preembarque, demoras en las cobranzas, la ley de Reserva de Carga, y gastos de honorarios de despachante altos en comparación con lo encontrado en los países vecinos. En lo que respecta a las conclusiones de los problemas encontrados y de las recomendaciones efectuadas, se resumen a continuación en la **Tabla i.3.** los 21 sobrecostos identificados más significativos y recomendaciones de corto y largo plazo para eliminarlos.

TABLA i.3 Los Principales Sobrecostos Identificados y las Recomendaciones a Corto Plazo y Largo Plazo para Eliminarlos

PRINCIPALES SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		RECOMENDACIONES PARA ELIMINAR LOS SOBRECOSTOS	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO
<p>Paso de fronteras Sobrecostos generados por costos de inventarios por los tiempos de demoras en los cruces de fronteras. Sobrecostos en lucro cesante ocasionados por demoras en los pasos de frontera. El cálculo de sobrecosto que se genera para el camión y el camionero en la demora ocasionada en los pasos de frontera. Sobrecostos generados por las demoras ocasionadas en las fronteras que generan gastos de estacionamiento y propinas.</p>	\$ 38,404,015	<ul style="list-style-type: none"> • Profundizar los análisis de las demoras, gastos informales, servicios innecesarios, y medidas correctivas en los pasos de frontera, midiendo periódicamente el impacto de los sobrecostos. • El Sector Privado tiene que tomar una posición de liderazgo en el fuerte proceso de diseminación de la información con respecto al impacto económico de las demoras en los cruces de fronteras. 	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar en forma sustentada las medidas correctivas que resuelvan las demoras existentes y los gastos innecesarios.
<p>Demoras en acceso a puerto Sobrecostos generados por demoras excesivas (costo inventario y del lucro cesante) por falta de coordinación en la operativa de acceso a los puertos y por falta de facilitación aduanera.</p>	\$ 19,556,645	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis y de la implementación de mecanismos de cut off, y coordinación entre las entidades gremiales de los usuarios, operadores portuarios y navieros. • Análisis e implementación de medidas de facilitación aduanera. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profundización de medidas de facilitación aduanera.
<p>Falta de dragado y balizamiento en las vías navegables El sobrecosto que se genera debido a la falta de dragado y balizamiento de las vías navegables, lo que influye directamente en el aprovechamiento de las bodegas aumentando ficticiamente el flete, y desalentando la incorporación de buques con mayor calado. También incluye los sobrecostos de inventario debidos a días excesivos de navegación, causados principalmente por la falta de balizamiento, lo cual restringe la navegación nocturna.</p>	\$ 19,377,896	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis mas profundo del impacto de los sobrecostos del déficit de dragado y balizamiento. • Análisis de la factibilidad económica financiera y de alternativas tarifarias, operativas e institucionales para lograr un calado y balizamiento adecuado en forma sustentable. • El Sector Privado tiene que tomar una posición de liderazgo en el fuerte proceso de diseminación de la información con respecto al impacto económico de la falta de dragado y balizamiento de las vías navegables para el Paraguay. 	<ul style="list-style-type: none"> • Implantación y/o fortalecimiento del mecanismo institucional público-privado para la administración y operación del dragado y balizamiento.

TABLA i.3 Los Principales Sobrecostos Identificados y las Recomendaciones a Corto Plazo y Largo Plazo para Eliminarlos

PRINCIPALES SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		RECOMENDACIONES PARA ELIMINAR LOS SOBRECOSTOS	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO
<p>Demoras debidas a deficiencias viales Costo de tiempo excesivo en los traslados internos de las materias primas de la zona de producción hasta los nodos de exportación. Se traduce en demoras en épocas de lluvia, deterioro de los camiones, etc.</p>	<p>\$ 16,615,336</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Profundización de los análisis del impacto de los sobrecostos del déficit de caminos rurales. • Desarrollo de una factibilidad económica financiera del desarrollo de inversiones en caminos rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> • En base a los análisis y estudios realizados, impulsar la concreción de estas inversiones. • Priorizar la expansión de la red, con base en los volúmenes de comercio y los costos de tránsito. • Apoyar la cooperación entre el sector público y el privado: políticas, construcción y mantenimiento. • Impulsar la coordinación de la planificación vial a nivel regional. • Elaborar un método para evaluar y vigilar la condición, el mantenimiento y la capacidad de utilización de las carpetas.
<p>Demoras en la Obtención de las certificaciones sanitarias Sobrecostos debido a demoras en la obtención de las certificaciones sanitarias. Costo de inventario generado por demoras en la recepción del certificado sanitario requerido para la exportación.</p>	<p>\$ 7,232,951</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Efectuar un análisis de la alternativa de que el sector gremial asuma en forma cooperativa los gastos de radicación de los inspectores necesarios. • Específicamente para el sector de carne, tratar de desarrollar un acuerdo con el certificador ruso en Buenos Aires para minimizar el tiempo de demora para la obtención del certificado sanitario. 	
<p>Visación consular El costo de las visaciones de los documentos de importación por los consulados paraguayos es considerado un sobrecosto porque no tiene contraprestación efectiva de servicios y a criterio del consultor está faltando a las reglas del comercio internacional.</p>	<p>\$ 6,801,600</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación del requisito de efectuar el trámite de visado consular en los consulados posibilitando efectuar este pago a través del sistema SOFIA. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación definitiva del pago por visado consular asignando los recursos necesarios para el MRE en el presupuesto nacional.

TABLA i.3 Los Principales Sobrecostos Identificados y las Recomendaciones a Corto Plazo y Largo Plazo para Eliminarlos			
PRINCIPALES SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		RECOMENDACIONES PARA ELIMINAR LOS SOBRECOSTOS	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO
Mermas de Mercaderías en el proceso de Pre-embarque Sobrecosto generados por pérdida de mercadería ocasionados por robos o por falta de equipos adecuados.	\$ 5,085,551	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación para productores y exportadores en la adopción y uso de opciones de empaque y manipuleo más eficientes para reducir mermas o daños en el producto. 	<ul style="list-style-type: none"> Promoción del uso de técnicas al nivel de cadena de valor, infraestructura y equipos que puedan reducir las mermas y daños de los productos. Por ejemplo, puede apoyar el fortalecimiento de los incentivos y/o asistencia financiera para promover inversiones en servicios de valor agregado (depósitos refrigerados, servicios de empaque, etc.) que tienen un impacto directo al nivel de mermas y daños.
Demora en pagos Costos financieros al generarse demoras en el pago de las mercaderías vendidas.	\$ 4,291,192	<ul style="list-style-type: none"> Analizar los inconvenientes existentes en la dilación de las cobranzas de cartas de crédito. Implantar las medidas regulatorias y de capacitación necesarias. 	
Ley de Reserva de Carga Sobrecostos generados por la Ley de Reserva de carga (Ley N° 295/71).	\$ 3,491,037	<ul style="list-style-type: none"> Eliminación del requisito del certificado de reserva de carga para las mercaderías que se embarquen en bandera paraguaya. Unificación del certificado por tren de empuje. 	<ul style="list-style-type: none"> Eliminación de la reserva de cargas
Gastos de Honorarios de despachante Un parte de los gastos de honorarios de despachantes son considerados sobrecostos. Los honorarios en Paraguay son excesivamente altos en comparación con operaciones similares en la región. Se estima que los gastos de honorarios de despachante, están 150 por ciento a 250 por ciento arriba de los promedios en Uruguay y Argentina debido a la extrema burocracia del sistema aduanero paraguayo.	\$ 3,331,490	<ul style="list-style-type: none"> Análisis comparativo de los gastos de despacho a nivel internacional y de las regulaciones de honorarios. Efectuar un análisis de los gastos burocráticos e informales de la gestión aduanera y de la eliminación de los procesos documentales físicos. 	<ul style="list-style-type: none"> En base a las conclusiones del análisis efectuado impulsar las medidas para la reducción de los costos burocráticos e informales de los despachantes de aduana e impulsar la eliminación de las tramitaciones documentales físicas.

TABLA i.3 Los Principales Sobrecostos Identificados y las Recomendaciones a Corto Plazo y Largo Plazo para Eliminarlos			
PRINCIPALES SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		RECOMENDACIONES PARA ELIMINAR LOS SOBRECOSTOS	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO
Apertura de registro Es el costo de la tasa por que se cubre los gastos a apertura de la operación aduanera está duplicada con la del canon informático.	\$ 3,041,620	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de la tasa de apertura de registro o la del canon informático 	
Demoras para la entrega/recepción de contenedores y camiones Sobrecostos ocasionados por costos de inventarios originados por la falta de contenedores y de oferta de camiones.	\$ 1,661,169	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la oferta y demanda del transporte terrestre y de las restricciones regulatorias a la disponibilidad de contenedores. • Implementación de medidas de desregulación que faciliten la disponibilidad de contenedores. 	<ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento sistemático de los costos y del mercado de transporte terrestre, e implementación en forma sustentada de medidas que permitan aumentar la oferta de transporte y de contenedores. • Capacitación para los productores y sectores sobre mejoras practicas en la gestión de logística.
Demora en la carga de contenedores LCL Sobrecostos generados por carga de los contenedores en el puerto en carga LCL dado a la falta de volumen de carga para cargar un contenedor	\$ 1,400,000	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de las alternativas para la incentivar, de parte del Estado y del sector privado las operaciones de consolidación de contenedores. 	
Demora retiro de mercaderías Sobrecostos de inventario generados por demoras en el retiro de mercadería, debido a trabas aduaneras	\$ 889,940	<ul style="list-style-type: none"> • Modificación de los procedimientos aduaneros para posibilitar el retiro de la mercadería con un máximo de 48 horas y con la posibilidad de retirarla en 24 horas. 	
Fotocopias Sobrecostos para fotocopiar documentos del despacho que puede ser eliminados utilizando un sistema electrónico.	\$ 858,810	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de la documentación física con un programa de desarrollo de la tecnología. Se estima que el posible ahorro en un sistema que evite duplicaciones y disminuya significativamente el manejo de la documentación física esta en el orden de 70 por ciento. 	

TABLA i.3 Los Principales Sobrecostos Identificados y las Recomendaciones a Corto Plazo y Largo Plazo para Eliminarlos			
PRINCIPALES SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		RECOMENDACIONES PARA ELIMINAR LOS SOBRECOSTOS	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	A CORTO PLAZO	A LARGO PLAZO
Tasa Deposito Franco Paraguay Sobrecosto generado el cual no posee contraprestación efectiva de servicios.	\$ 848,807	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de la tasa de transbordo 	
Inspección Aduanera Sobrecosto generado por el pago de un servicio que no se realiza, pero que se necesita ser realizado.	\$ 647,599	<ul style="list-style-type: none"> • El sector privado tiene que insistir en que efectivamente se realice la inspección aduanera de los contenedores en planta por sus implicancias en la seguridad del transporte internacional y el alto riesgo que implica una potencial acción legal contra la empresa en caso de la detección de contrabando. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promoción del nuevo uso y costumbre internacional de tomar pruebas fotográficas durante el proceso de cargamento del contenedor.
"Gastos Varios" Un rubro de "gastos varios" en las facturas de despachantes aduaneros que, al no estar identificados, representan sobrecostos.	\$ 571,131	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar una norma que no posibilite este tipo de facturación en la tramitación aduanera 	
Propinas Sobrecostos generados por los pagos de propinas para la agilización de los servicios brindados por entidades publicas	\$ 351,760	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar los procedimientos electrónicos en todas las tramitaciones 	
Certificado de Origen Sobrecosto generado por la doble visación en el MIC de los certificados y por la obligatoriedad de emisión del certificado, aún en los casos en los cuales no es necesario, por cuanto no es solicitado por el cliente, ni por el gobierno del país de destino	\$ 334,230	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación del requisito de visado de los certificados de origen en el MIC 	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de los requisitos de certificado de origen en los casos que no sean requeridos por los clientes o por los gobiernos de los países de destino.
Tasa de transbordo aduanera Sobrecosto generado el cual no posee contraprestación efectiva de servicios.	\$ 273,090	<ul style="list-style-type: none"> • Eliminación de la tasa de transbordo aduanera 	
TOTAL DE LOS SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS	\$135,065,869		

Alternativas para lograr la reducción de los sobrecostos en cada producto y corredor estudiado. Con el objetivo de apoyar al sector privado y a los sectores individuales en la priorización de los esfuerzos para reducir los sobrecostos, se detalla en la siguiente **Tabla i.4.** el listado de los más significativos por producto y corredor estudiado. Este análisis puede servir como base o menú de opciones para identificar y concertar los intereses particulares de los distintos sectores empresariales con los intereses generales del comercio y para dilucidar mejor donde pueden existir prioridades. Es de hacer notar que la mecánica de priorización de los problemas, y de sus respectivas soluciones, no es un proceso lineal u objetivo que se debe limitar a priorizar los problemas en función de su economía de escala, sino un proceso altamente complejo y subjetivo, el cual aparte de la consideración del monto del impacto del sobrecosto, posee variables políticas, de oportunidad, coyunturales, etc.

TABLA i.4. Los Sobrecostos Más Significativos Identificados por Producto / Corredor

Producto (Corredor)		Sobrecostos Mas Significativos Identificados (representando mas de 80% de los sobrecostos)	Impacto Estimado del Sobrecosto en 2005 US\$	% de sobrecostos totales
Exportacion Soja (Fluvio Maritimo - Holanda)	1	Falta de dragado del rio	\$ 9,377,897	33%
	2	Demora en acceso a puerto	\$ 6,836,646	24%
	3	Mermas en el pre-embarque	\$ 4,800,848	17%
Exportacion Soja (Terrestre - Brasil)	1	Demora en paso de frontera	\$ 2,654,536	57%
	2	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,477,611	31%
Exportacion Carne Congelada (Fluvio Maritimo - Rusia)	1	Demoras en el pre-embarque (transporte terrestre, certificaciones fitosanitarias, etc.)	\$ 8,555,326	59%
	2	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 2,570,250	18%
	3	Falta de dragado del rio	\$ 1,725,113	12%
Exportacion Carne Enfriada (Terrestre - Chile)	1	Sobrecostos causadas por las exigencias del SENASA en Argentina	\$ 1,596,632	54%
	2	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 438,282	15%
	3	Demoras por deficiencias viales (en el pre-	\$ 276,602	9%
	4	Demoras por escasa disponibilidad de equipos de transporte refrigerados	\$ 276,602	9%
Expo Madera (Fluvio Maritimo - USA)	1	Demoras en la importacion del materia prima por cruce de frontera	\$ 12,434,284	82%
Expo Sesamo (Fluvio Maritimo - Japon)	1	Sobrecostos en la etapa pre-embarque debido a demoras en materia de transporte interna, obtencion del contenedor y obtencion del certificado de calidad	\$ 1,422,377	68%
	2	Falta de dragado del rio	\$ 336,808	16%
Importacion Agroquimicos (Fluvio Maritimo - China)	1	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,235,804	71%
	2	Falta de dragado del rio	\$ 454,119	26%
Exportacion LCL (Fluvio Maritimo - USA)*	1	Demora en el carga del contenedor LCL	\$ 1,515,000	39%
	2	Demoras por deficiencias viales (en el pre-	\$ 929,981	24%
	3	Falta de dragado del rio	\$ 532,500	14%
	4	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 510,336	13%
Importacion LCL (Fluvio Maritimo - USA)	1	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,077,924	85%
Importacion Informaticos (Aerea - USA)	1	Sobrecostos en el transporte aereo	\$ 7,536,170	63%
	2	Sobrecostos por materia aduanera	\$ 4,482,723	37%
SUBTOTAL DE LOS 10 SOBRECOSTOS MAS SIGNIFICATIVOS			\$ 73,054,371	50%*

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Cuantificando el Impacto de la Mediterraneidad. Otro análisis significativo desarrollado en el estudio se trata de un esfuerzo para categorizar los sobrecostos identificados que son generados específicamente por la condición mediterránea del Paraguay. El resultado de este

análisis esta abajo resumido en la **Tabla i.5.** la cual indica que el 47 por ciento de los sobrecostos totales son originados por la mediterraneidad, pero que de este porcentaje, un 52 por ciento posee una responsabilidad propia y que un 48 por ciento es responsabilidad ajena (de los países vecinos). Asimismo en este análisis, también se analizó de los sobrecostos totales, que un 77 por ciento es responsabilidad interna del Paraguay y un 23 por ciento externa.

TABLA i.5. Sobrecostos estimados de la Mediterraneidad, Paraguay, 2005

	US\$	%
Responsabilidad propia de los sobrecostos totales	\$ 111,873,043	77%
Responsabilidad ajena de los sobrecostos totales	\$ 32,646,775	23%
Impacto de la mediterraneidad en los sobrecostos	\$ 68,412,593	47%
Responsabilidad propia en el impacto de la mediterraneidad	\$ 35,765,815	52%
Responsabilidad ajena en el impacto de la mediterraneidad	\$ 32,185,330	47%

Fuente: CARANA Corporation. Analisis. 2006.

Desarrollo del estudio. Los cálculos de los costos y sobrecostos se realizaron de acuerdo a una intensa recopilación y procesamiento de datos cruzados durante el período marzo-junio de 2006, los cuales en función del alto grado de interés y apertura encontrada en el sector empresarial han sido muy abundantes y valiosos. Este conjunto de datos fue analizado por el equipo de consultores y en una primera instancia discutido personalmente con directores de la CNCSP. Luego se efectuó una serie de talleres en los cuales se discutieron los modelos realizados, las conclusiones y recomendaciones, pudiendo hacer ajustes muy importantes a todos los corredores excepto al aéreo de informática, el cual está categorizado en este trabajo como análisis preliminar, por cuanto, no fue posible tener con este un proceso de validación.

No obstante lo arriba indicado todos los resultados obtenidos poseen el carácter de caso promedio y referencial, por cuanto los verdaderos tiempos y costos de cada operación, sin duda son datos comerciales privados y confidenciales de cada empresa y es probable que no existan dos operaciones iguales. Entonces el valor de estos resultados, en primer lugar, es útil como parámetro referencial y en base a que permiten efectuar conclusiones y recomendaciones para los casos promedio. En segundo lugar estos resultados, a través de la metodología diseñada poseen la utilidad de poner a disposición de las empresas paraguayas un modelo para hacer una evaluación y seguimiento de los costos y sobrecostos.

En el desarrollo del trabajo, ha habido una muy significativa participación de los empresarios del sector privado y de los directores de la CNCSP. Este no es el caso de un "estudio de laboratorio", desarrollado por los consultores solitariamente, sino que ha existido un trabajo en conjunto de los consultores con los directivos del sector privado. Asimismo, las conclusiones el estudio responden a un procesamiento muy amplio de opiniones y de datos del sector privado y de los consultores, los cuales se materializan en este informe, sin haber existido un proceso de censura de parte de la CNCSP de ni un solo concepto, ni tampoco de parte de esta de una actitud de direccionamiento de los resultados. El apoyo de la CNCSP en este trabajo ha sido crucial. Su posición abierta de poner "las cartas sobre la mesa" fomentando que se reflejen todas las problemáticas existentes sin eludir inclusive aquellas las cuales responden a ineficiencias del propio sector privado, es una actitud muy valiente y además refleja una vocación de servicio que contempla el interés general.

SECCION 1. FUNCIÓN DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN EL COMERCIO INTERNACIONAL Y LA COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

1.A. ¿POR QUÉ ESTUDIAR EL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN PARAGUAY?

El acelerado proceso de integración y globalización de la economía internacional ofrece enormes oportunidades para que los países en desarrollo logren el progreso económico mediante el aumento del comercio internacional y de la inversión. Estos procesos no sólo se pueden beneficiar del comercio de exportaciones tradicionales, sino que la creciente naturaleza global de las redes de manufactura, agricultura y servicios permite que los países más pobres se conviertan en componentes integrales de las cadenas de suministro internacionales, participando también en la contribución de valor agregado.

1.A.1. Factores Críticos de la Integración y Globalización

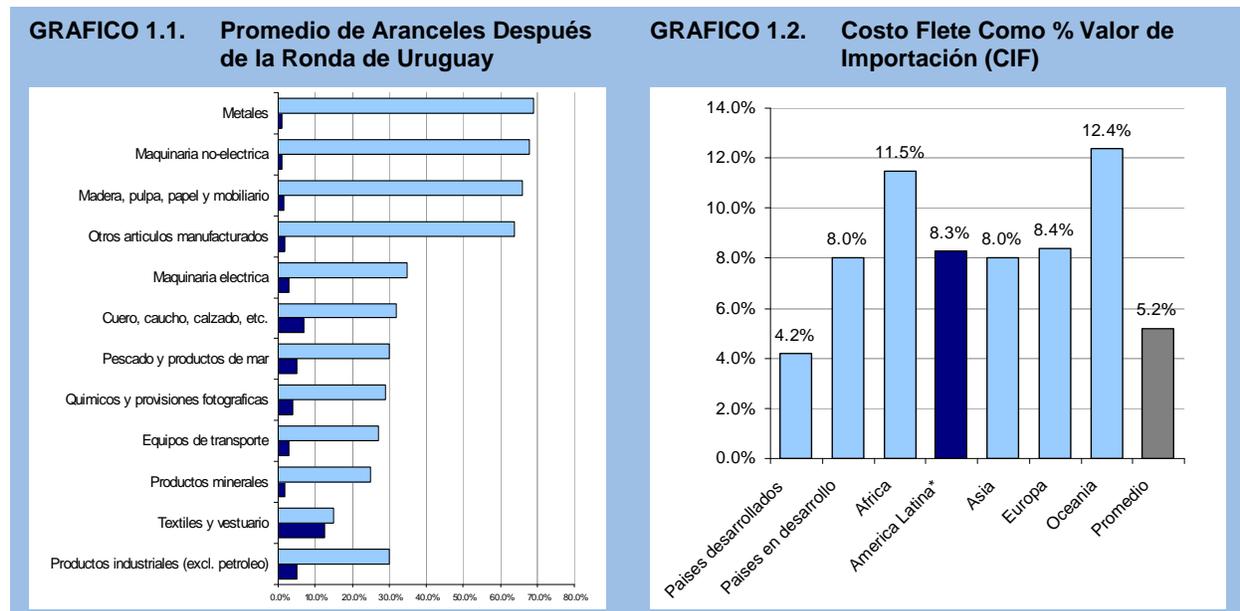
La reducción de barreras arancelarias y paraarancelarias en el comercio ha aumentado la importancia de las reglas no arancelarias como conductores de la competitividad comercial en los países en desarrollo. Uno de esos factores es la disponibilidad de servicios de transporte y de logística y el grado en que aseguren que esas mercancías, que se envían desde la fábrica, almacén o puerto en el país de origen hasta los mercados de destino en todo el mundo, lleguen de una manera oportuna y efectiva.

Las debilidades existentes en los servicios de apoyo comercial en los países en desarrollo contribuyen a incrementar los costos de transacción y a limitar la capacidad para satisfacer las demandas de transporte y de la logística de la cada vez más compleja economía global, minando la competitividad de sus mercancías como también la capacidad para aprovechar las oportunidades que emergen en los mercados globales.

Las complejas demandas de la economía internacional han aumentado dramáticamente la importancia del transporte y de los servicios de logística. Estas demandas provienen de la fabricación global integrada y de las redes de la producción, la necesidad creciente de la logística justo a tiempo, el uso cada vez mayor del transporte multimodal, que incluye uno o más modalidades de transporte (terrestre, aéreo, marítimo o ferroviario), y las nuevas consideraciones sobre la seguridad. En la medida en que las demandas de la economía internacional se vuelven más complejas igual cosa sucede con los requerimientos para realizar las transacciones comerciales que implican pasos múltiples, una miríada de actores y una gama de marcos legales y regulatorios

La posible adhesión futura del Paraguay a nuevos acuerdos comerciales le da al país una excelente oportunidad de aprovechar su posición para exportar a nuevos mercados. No obstante, las deficiencias en las prácticas regulatorias y en la infraestructura del transporte y logística del país – y de algunos de sus vecinos – pueden impedirle aprovechar estas oportunidades. Aunque estos posibles acuerdos no se firmen en el corto plazo, los beneficios que tendrían los exportadores paraguayos, gracias a las mejoras en transporte y logística, podrían ser económicamente más importantes que la firma misma de esos acuerdos.

Como lo ilustran los siguientes diagramas (**Gráfico 1.1** y **Gráfico 1.2**), el costo de los servicios de transporte y logística en la mayoría de los países en desarrollo puede representar hasta tres veces — o más — el costo de los aranceles. Por ejemplo, Asia redujo su arancel a la mitad a partir del 30 por ciento al principio de los años 80 hasta el 14 por ciento para el final de los años 90, y América Latina redujo su arancel del 31 por ciento hasta el 11 por ciento³. Estas reducciones en barreras comerciales artificiales implica que la importancia relativa de los costos de transporte como el factor determinante del comercio ha aumentado. Según se demuestra en el **Gráfico 1.2**, en 1997 los costos totales de la carga de importación representaron 5,25 por ciento de las importaciones del mundo, en cambio, para América Latina, los costos de la carga fueron del 8,3 por ciento.



Fuente: Marcelo Paiva Abreu (2004), "Trade in manufactures: the outcome of the Uruguay Round and developing country interests"

Fuente: Clark, Dollar, Micco (2004), "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade"

1.A.2. Importancia de la Mediterraneidad

La literatura económica muestra que el principal factor que afecta el costo de transporte es la distancia: a mayor distancia, menor volumen de comercio. Un incremento del 20 por ciento en los costos de transporte reduce el volumen de comercio en un 10 por ciento. Así también, la infraestructura pobre interna es responsable del 40 por ciento de los costos de transporte, que puede incrementarse hasta un 70 por ciento en los países sin litoral marítimo. En caso que los costos de transporte se dupliquen, la tasa de crecimiento del PIB se reduce en un 1 por ciento⁴.

Para un país sin litoral marítimo (SLM) como el Paraguay, la literatura especializada indica, sin desmerecer la importancia de los costos de transporte y la necesidad de aplicar soluciones eficientes para hacerlos más económicos e integrados, que el principal costo económico de la mediterraneidad surge de las formalidades y procedimientos que se derivan del paso aduanero de los productos importados y exportados por el país – o países – de tránsito.

³ Clark, Dollar, Micco: Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade, NBER 2004.

⁴ Citado en Clark, Dollar, Micco (2004).

Normalmente las demoras en las operaciones de comercio exterior de los países SLM generan condiciones de mayor incertidumbre que aumentan las tasas de riesgo, les impiden importar insumos requeridos sobre la base del principio “justo a tiempo”, lo que también hace más riesgosa, y costosa la importación y exportación de bienes que cuentan con una vida útil limitada o cuyo almacenamiento sea costoso.

El desbalance entre las importaciones y exportaciones entre países hace que los transportistas deban llevar los contenedores vacíos, sea en el viaje de ida o de vuelta. Como resultado, las exportaciones o las importaciones resultan más costosas⁵. El efecto del desbalance comercial entre regiones también afecta las economías de escala en los buques, pues regiones con poco nivel de comercio tienden a ser servidas por buques de menor capacidad, lo cual termina afectando el costo de transporte. Finalmente, el desarrollo del transporte por contenedores ha significado un importante cambio tecnológico en el transporte, que permitió mejorar la operativa portuaria de carga y descarga y reducir los daños de manipuleo.

1.A.3. Objetivización de potenciales barreras al comercio

Por lo arriba indicado, en este trabajo se hará una revisión objetiva de los costos de transacción en determinados productos y corredores, al efecto de ponderar, en primer lugar, cuál es el componente generalizado de transporte y logística en relación con el precio FOB de esta muestra de productos, para determinar luego cuáles de estos costos transaccionales son sobrecostos. Esta definición comprende a aquellos que podrían ser susceptibles de eliminar o minimizar.

Es imprescindible que los países en desarrollo, los donantes internacionales y las organizaciones de comercio internacional implementen iniciativas que faciliten la provisión de servicios comerciales de más bajo costo, más eficientes y confiables en los países en desarrollo. Con las reducciones en las barreras arancelarias y para arancelarias que abren el acceso a los mercados de importantes países industrializados, los países que no pueden reducir sus costos de transacción encontrarán más difícil cosechar los beneficios de exportaciones ampliadas, de las inversiones extranjeras y del desarrollo económico.

1.B. EL ROL DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN EL PARAGUAY

1.B.1. Importancia del comercio

La economía paraguaya, como la mayoría de las economías en desarrollo, es altamente dependiente del comercio internacional, con exportaciones (de bienes y servicios) que representan un 46 por ciento del PIB. El total del comercio (que incluye exportaciones e importaciones) ha representado alrededor de 60 por ciento del PIB, lo cual refleja la gran apertura de la economía paraguaya (**Tabla 1.1**).

⁵ Como se demuestra en el comercio entre los Estados Unidos y las islas del Caribe o en la ruta Asia-Europa.

TABLA 1.1. Indicadores de Comercio Paraguayo, 1995-2005

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Exportaciones de Bienes y Servicios											
Valor (US\$ millones) [1]	4,649.0	4,226.0	3,785.0	3,976.0	2,680.0	2,705.0	2,242.0	2,211.0	2,633.0	3,145.0	n.d.
Export/PIB (%)	59.4	50.3	44.0	50.2	36.7	38.1	34.8	43.4	47.5	46.0	n.d.
Crecimiento Anual (%)		(9.1)	(10.4)	5.1	(32.6)	0.9	(17.1)	(1.4)	19.1	19.4	n.d.
Exp. Registradas (US\$ mill)	919.0	1,043.0	1,143.0	1,014.0	741.0	869.0	990.0	951.0	1,242.0	1,627.0	1,688
Exp. Registradas/PIB (%)	11.5	11.9	12.9	12.8	10.1	12.2	15.4	18.7	22.1	23.3	22
Crecimiento Anual (%)	12.5	13.5	9.5	(11.3)	(27.0)	17.4	13.9	(4.0)	30.6	31.0	2.4
Importaciones de Bienes y Servicios											
Valor (US\$ millones) [1]	5,172.0	5,015.0	4,827.0	4,495.0	3,220.0	3,255.0	2,865.0	2,460.0	2,843.0	3,486.0	n.d.
Import/PIB (%)	71.2	62.2	58.8	59.7	46.6	48.8	44.4	48.3	51.3	50.0	n.d.
Crecimiento Anual (%)		(3.0)	(38.0)	(6.9)	(28.4)	1.1	(12.0)	(14.1)	15.6	22.6	n.d.
Imp. Registradas (US\$ mill)	2,782.0	2,850.0	3,099.0	2,471.0	1,725.0	2,050.0	1,989.0	1,510.0	1,865.0	2,658.0	2,251
Imp. Registradas/PIB (%)	34.7	32.5	35.0	31.2	23.6	28.9	30.8	29.7	33.2	38.1	29.3
Crecimiento Anual (%)	30.0	2.5	8.7	(20.3)	(30.2)	18.9	(3.0)	(24.1)	23.5	27.2	22.3
Comercio Total (% del PIB)											
Porcentaje del PIB	130.7	112.4	102.9	110.0	83.3	86.9	79.2	91.7	98.8	96.0	n.d.
Comercio Registrado (% de PIB)	46.1	44.4	47.8	44.0	33.8	41.1	46.2	48.3	55.3	61.4	64.4
PIB											
Valor (US\$ millones) [1]	8,970.0	9,637.0	9,607.0	8,594.0	7,741.0	7,727.0	6,850.0	5,595.0	5,560.0	6,972	7,672
Crecimiento Anual (%)	4.7	1.3	2.6	(0.4)	0.5	(0.4)	2.7	(2.3)	2.6	4.1	2.7

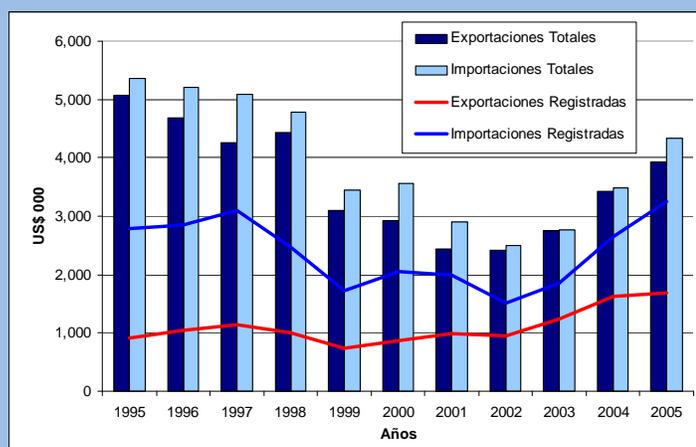
Fuentes: 1 Banco Central de Paraguay, Cuentas Nacionales 1994-2005
2 Banco Central del Paraguay, Estadísticas de Comercio Internacional

La balanza comercial del Paraguay fue deficitaria durante los años 1995-2005 y se originó en el mayor crecimiento del valor de las importaciones que el de las exportaciones. Al analizar el comercio del Paraguay se debe considerar el comercio registrado y de reexportación, tanto en las exportaciones como en las importaciones.

Las exportaciones de reexportación comprenden la reventa a los países vecinos de productos importados dentro del régimen de compra de turismo⁶. Las exportaciones registradas comprenden los bienes y servicios generados por la economía paraguaya. Con respecto a las importaciones, se deben considerar las dirigidas al consumo interno y aquellas relacionadas con el comercio para el turismo de compra o de reexportación.

El **Gráfico 1.3** muestra que las exportaciones totales alcanzaron su pico máximo en 1995 para luego descender en forma significativa a partir de 1998 como resultado de la devaluación brasileña y los mayores controles ejercidos por ese país. En cuanto a las exportaciones genuinas paraguayas, éstas representaron apenas un tercio de las

GRAFICO 1.3. Exportaciones e Importaciones Paraguayas, Totales y Registradas, 1995-2005



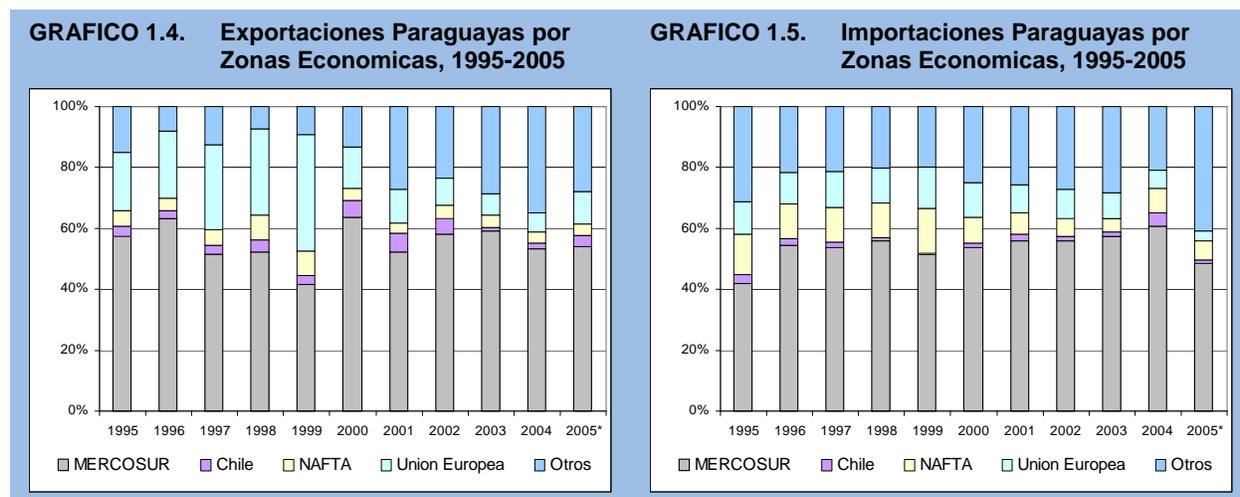
Fuentes: Banco Central de Paraguay, Sistema de Cuentas Nacionales, Año Base 1994, Serie 1991-2004; Banco Central del Paraguay, Boletín Estadístico, Marzo 2005, www.bcp.gov.py

⁶ El régimen de turismo incluye bienes tales como relojes, perfumes, computadoras, electrónica, ropas y zapatos deportivos, bebidas, tabaco, juguetes.

exportaciones totales, con variaciones pronunciadas año tras año. A su vez, las importaciones de reexportación tuvieron un gran crecimiento entre los años 1995-98, para luego disminuir – como resultado de la crisis regional que azotó a la región, y que limitó las posibilidades de compra de los consumidores de los países vecinos⁷ – tal como sucedió con las exportaciones de reexportación. En el **Gráfico 1.3** se observa también el movimiento similar entre importaciones y reexportaciones y la trascendencia de estas operaciones en el comercio internacional paraguayo y, por ende, en la economía en su conjunto. En cuanto a las importaciones registradas, su crecimiento fue sostenido hasta 1997, en que la actividad económica del país comenzó a decaer en forma sostenida para luego aumentar en los años 2004-2005.

1.B.2. Dirección del comercio

El **Gráfico 1.4** muestra que el MERCOSUR es el principal mercado de destino de los productos de exportación. En el período 1995-99 absorbió el 53 por ciento de las ventas externas del Paraguay y luego aumentó al 57 por ciento en los años 2000-2005. Los otros bloques económicos como la UE y el NAFTA disminuyeron su participación. Así, las ventas a la UE se redujeron significativamente, de un 27 por ciento en el período 1995-99 a tan sólo 14 por ciento. La exportación al NAFTA –principalmente al mercado estadounidense-- disminuyó aún más su reducida participación, de 6 por ciento a 4 por ciento en ese período. En cambio la participación del resto del mundo pasó de un 6 por ciento a un 17 por ciento en ese período. En este grupo, se destaca Rusia, que se convirtió en importante comprador de la carne paraguaya.



* Cifras provisionarias

Fuente: Banco Central del Paraguay, Gerencia de Estudios Económicos, 2006

* Cifras provisionarias

Fuente: Banco Central del Paraguay, Gerencia de Estudios Económicos, 2006

El **Gráfico 1.5** muestra que las importaciones registradas paraguayas provinieron principalmente del MERCOSUR, que en toda la década 1995-2005 representó, en promedio, el 54 por ciento. Las otras zonas económicas como el NAFTA, la UE y los países del Asia disminuyeron su participación promedio de 12 por ciento en los años 1995-99 a un 8 por ciento en el primer quinquenio del año 2000.

⁷ El Brasil redujo el valor de compra de los productos de turismo a US\$150, reduciéndose el nivel de comercio.

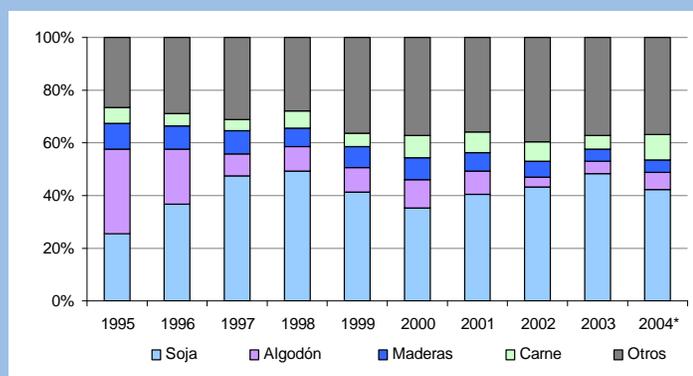
1.B.3. Composición del comercio

El **Gráfico 1.6** muestra que el patrón exportador del Paraguay se caracteriza por una alta concentración en unos pocos rubros: soja, algodón, madera y carne, que representaron, en promedio, el 65 por ciento de las exportaciones registradas. En los años noventa hubo cambios importantes en los principales cultivos de exportación del Paraguay. Así, se expandió la producción de soja, gracias a la ampliación de la superficie cultivada y a los mejores rendimientos mientras se estancaba la producción de algodón, afectada por condiciones climáticas adversas y el ataque de diversas plagas, como el picudo. A esta situación debe sumarse los bajos precios internacionales del algodón y la saturación de los mercados, que afectaron la cotización del producto y la vida de miles de familias que dependen del mismo.

La producción pecuaria, especialmente de carne vacuna, tuvo un desempeño bajo durante los años 1995-99 –problemas de fiebre aftosa--, retomando impulso en el último quinquenio con la venta a mercados menos exigentes, como Rusia. La participación de la producción forestal fue aumentando de tal modo que en los años 1995-2000, generó ingresos por exportaciones mayores a los recibidos por la carne, aunque en los últimos años la escasez de materia prima local --dada la desaparición de los bosques nativos y la escasa reforestación-- constituye un cuello de botella importante.

El crecimiento de la producción de soja estuvo determinado por la expansión de la superficie cultivada y por el incremento del rendimiento por hectárea. Para que esto último fuera posible se incorporó profusamente la mecanización en las labores productivas, así como la mayor utilización de agroquímicos y fertilizantes. En este contexto, perdió importancia la superficie destinada al algodón y la caña de azúcar, cultivos que hacen uso intensivo de la mano de obra agrícola. Esto trajo consigo la intensificación de la heterogeneidad del sector (en cuanto a tamaño de los productores).

GRAFICO 1.6. Principales Rubros de Exportación Paraguaya, 1995-2005



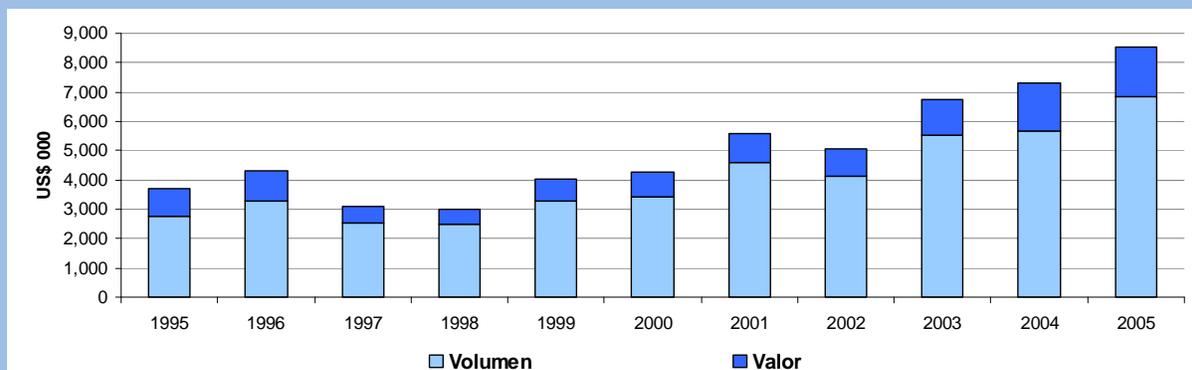
Fuentes: 1 Banco Central de Paraguay, Sistema de Cuentas Nacionales, Año Base 1994, Serie 1991-2004
2 Banco Central del Paraguay, Boletín Estadístico, Marzo 2005, www.bcp.gov.py

El rubro Otros⁸ está compuesto por productos diversos que no muestran una tendencia homogénea. Si bien el Paraguay inició el proceso de diversificación de la producción agrícola, los resultados son todavía modestos y no aparecen en las estadísticas en forma significativa. Un total de 54 partidas arancelarias exportan menos de US\$5.000.000. En este grupo se encuentran las exportaciones de sésamo, frutas y hortalizas frescas, aceites esenciales, textiles y confecciones, productos farmacéuticos, plásticos entre otros. Este comportamiento sugiere problemas de carácter interno en la competitividad de las exportaciones y refleja el comportamiento típico del mercado internacional para productos agrícolas. El flujo errático también puede estar relacionado a la presencia de barreras no arancelarias.

⁸ Los productos considerados en el rubro Otros también son clasificados como productos no tradicionales por el BCP.

En el **Gráfico 1.7** se puede observar que las exportaciones paraguayas aumentaron en volumen pero no así en valor. En el último decenio, el volumen de exportaciones creció 11 por ciento en tanto que el valor lo hizo sólo en 9 por ciento; es decir, se debió incrementar la cantidad exportada pero recibiendo a cambio un menor ingreso. Esto refleja el escaso valor agregado de las exportaciones, y los vaivenes que sufre debido a los cambios en los precios internacionales. Se desprende del gráfico, que con el aumento reducido del valor de las exportaciones, es imprescindible el manejo apropiado de los costos de transporte y logística para aumentar los márgenes que reciben los productores paraguayos.

GRAFICO 1.7. Exportación Paraguaya en Valor y Volumen, 1995-2005



Fuente: Banco Central de Paraguay, 2006

La **Tabla 1.2** muestra que los principales productos de importación son combustibles, aparatos y maquinarias y productos varios (electrónicos y bienes de consumo suntuario denominados “bienes de turismo” por ser objeto de reexportación a los países vecinos), sustancias químicas (incluye agroquímicos y fertilizantes).

TABLA 1.2. Composición de las Importaciones Paraguayas Registradas

% de TOTAL (US\$000 FOB)	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*
BIENES DE CONSUMO	46.8	24.8	31.7	30.0	20.2	22.5	33.4	36.3
No Duraderos	73.2	85.0	87.3	87.1	89.6	89.1	85.4	79.8
Alimentos	5.2	4.5	6.8	6.3	6.0	5.1	5.0	5.3
Bebidas y Tabacos	11.7	12.8	10.0	8.2	6.5	5.5	4.5	3.4
Otros (a)	17.4	16.8	20.8	22.0	21.0	19.3	20.3	16.1
Duraderos	12.5	8.3	8.0	7.8	6.0	5.5	5.4	3.9
Automóviles (b)	4.4	4.6	3.7	3.8	2.6	2.2	3.0	3.0
Artefactos eléctricos	8.1	1.4	1.7	1.7	1.3	1.4	2.1	3.3
BIENES INTERMEDIOS	18.1	24.3	29.7	32.0	34.6	38.9	37.3	33.1
Combustibles y Lubricantes	6.9	11.3	15.2	15.2	15.8	17.5	16.5	15.4
Substancias químicas	3.4	5.9	6.6	7.4	9.4	11.8	11.0	8.8
Otros (c)	7.8	7.1	7.9	9.3	9.3	9.6	9.8	8.8
BIENES DE CAPITAL	35.0	35.6	27.2	26.1	28.1	27.5	27.7	35.8
Maquinarias, aparatos y motores	22.6	24.3	19.9	18.0	20.1	17.5	16.3	21.6
Elem. de transporte y accesorios (d)	8.4	9.3	5.2	5.7	5.3	5.2	6.4	6.5
Otros (e)	4.0	2.1	2.1	2.3	2.8	4.7	5.0	7.7
TOTAL (US\$000 FOB)	2,782.16	1,725.05	2,050.39	1,988.82	1,510.25	1,865.32	2,657.71	3,251.43

*Cifras preliminares. (a) Incluye papel, cartón y sus manufacturas, productos farmacéuticos, textiles y sus manufacturas, piedras y metales preciosos, otros bienes de consumo y artículos para construcciones; (b) Incluye jeep y camionetas rurales; (c) Incluye hierro y sus manufacturas (excepto artículos de ferretería), metales ordinarios y sus manufacturas (excepto artículos de ferretería), piedras, tierras y sus manufacturas, cemento y asfalto, otros bienes intermedios, vidrios y sus manufacturas; (d) Excluye automóviles, jeeps y camionetas rurales; (e) Incluye implementos agrícolas y accesorios, artículos de ferretería de hierro y de metales ordinarios, manufacturas de maderas y animales

Fuente: Banco Central de Paraguay, Gerencia de Estudios Económicos, 2006

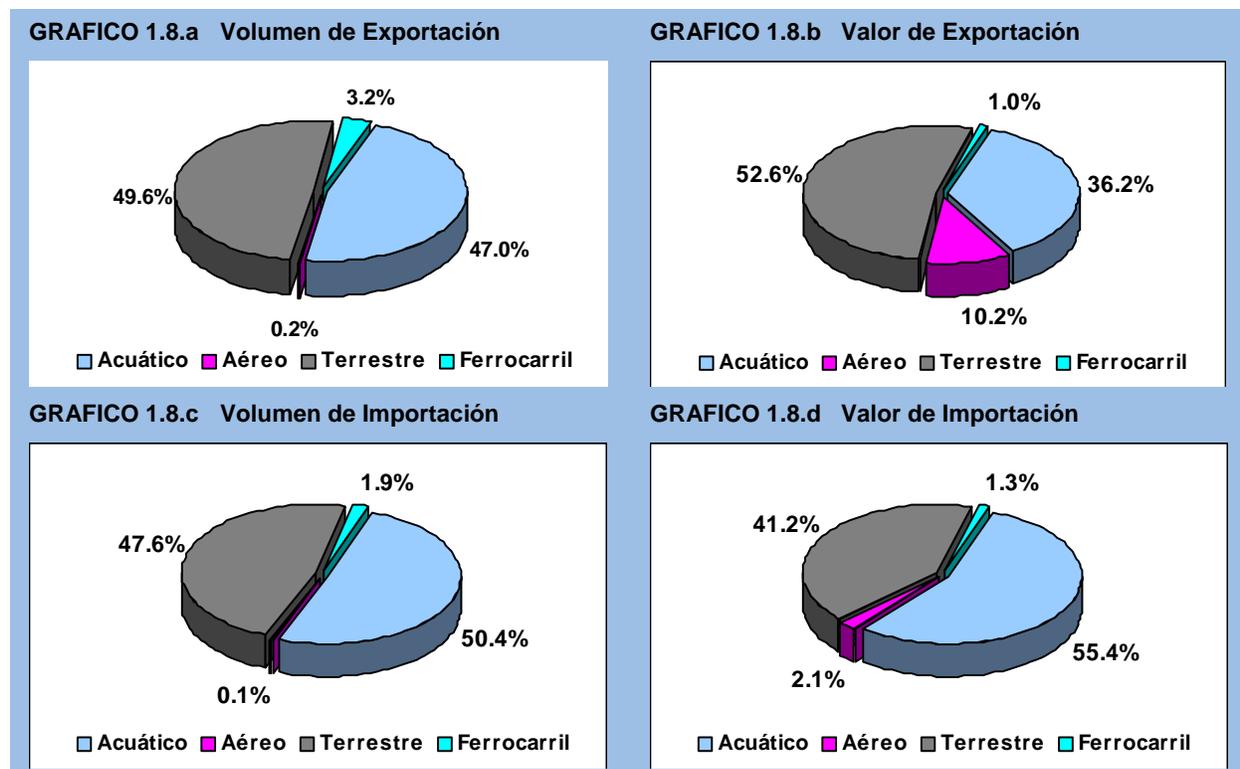
1.B.4. Modalidades del comercio

La literatura económica indica que el costo de transporte más barato es el transporte marítimo, seguido por el ferrocarril, el carretero y por último el aéreo. El Paraguay utiliza escasamente el transporte ferroviario, la mayor parte del volumen de su comercio se realiza por vía acuática (combinación de transporte fluvial y marítimo), para 50 por ciento de las importaciones y 47 por ciento de las exportaciones (**Gráficos 1.8.a - 1.8.d**). El transporte terrestre ocupa el segundo lugar, a pesar de las dificultades económicas que generan los retrasos en pasos de frontera, dada la dependencia de los procedimientos aduaneros de los países en tránsito.

El transporte aéreo tiene escasa participación en el volumen total transportado de exportación e importación, pero tiene importancia en cuanto a valor se refiere (10 por ciento). El transporte aéreo es importante para el caso de productos donde el factor “justo a tiempo” es importante para el proceso de producción, o cuando es necesario contar con productos recién lanzados al mercado, como sería el caso de los bienes informáticos y electrónicos.

Al considerar el valor de las mercancías transportadas, los exportadores envían sus productos por carretera (53 por ciento), por agua (36 por ciento) y por vía aérea (10 por ciento). En cuanto a volumen, las dos modalidades principales para la exportación son por vía terrestre (50 por ciento) y por vía acuática (48 por ciento). En cuanto a la importación, las cifras son similares en términos de volumen y valor, por vía acuática (50 y 55 por ciento) y por vía terrestre (48 y 41 por ciento).

Las exportaciones paraguayas que salen a través del transporte ferroviario son granos – soja, maíz, trigo – que empalma con los sistemas ferroviarios de la Argentina y Brasil.



Fuente: BCP con datos de la Dirección de Aduanas, Mayo de 2006

SECCION 2. ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA DE PARAGUAY

2.A. PARTICIPANTES EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

En los procesos de exportación e importación de mercaderías numerosos actores participan para facilitar la transacción entre el comprador y el vendedor. Como se muestra en la **Tabla 2.1**, los actores que participan en el proceso de comercio internacional incluyen exportadores e importadores, consolidadores, transportistas, proveedores de servicios logísticos, agencias gubernamentales en múltiples países, y operadores de la infraestructura logística (como puertos y buques), entre otros. Cada uno de estos actores son claves en la facilitación del comercio. Todas las transacciones del comercio internacional, desde el punto de producción hasta el puerto final de destino, todos los cuellos de botella, ineficiencias que puedan existir en la cadena de valor tienen un impacto muy significativo sobre el costo, la dependencia, y la eficiencia de cada participante de la cadena. En consecuencia, cada actor de la cadena de transporte y logística puede afectar directamente a la competitividad del producto, del sector, y del país.

TABLA 2.1 Principales Actores Participantes en el Proceso de Comercio Internacional		
Sector	Función	Actores
Sector Comercial	Los actores que exportan e importan los productos	<ul style="list-style-type: none"> • Grandes Empresas • Pymes • Cámaras y Gremios
Transporte e Infraestructura	Movimiento de la carga; Provisión de servicios de carga, descarga y almacenaje en puertos y aeropuertos	<ul style="list-style-type: none"> • Transportistas terrestres • Líneas marítimas y fluviales • Líneas aéreas • Empresas ferroviarias • Operadores de transporte multimodal • Operadores portuarios
Servicios	Prestan a la carga y a otros prestadores, servicios de valor agregado en distintos puntos de la cadena logística	<ul style="list-style-type: none"> • Agentes de Carga • Freight forwarders • Despachantes de Aduana • Servicios de Distribución • Depósito Fiscal • Consolidadores y Desconsolidadores • Depósitos • Servicios de Empaque
Proveedores de Servicios Financieros y de Seguros	Proveen servicios financieros y de cobertura de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Empresas Aseguradoras • Bancos • Bancos de Fomento
Gobierno y Agencias Regulatorias	Las agencias del gobierno que ejercen como autoridades de aplicación y control	<ul style="list-style-type: none"> • Dirección de la Marina Mercante • Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) • Dirección General de Aduanas (DGA) • Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Vegetal y de Semillas (SENAVE) • Secretaría Nacional de Sanidad y Calidad Animal (SENACSA) • Ministerio de Industria y Comercio (MIC) • Dirección Nacional del Transporte (DINATRAN) • Agencias Regulatorias Extranjeras

2.A.1. Sector Comercial

El sector exportador está compuesto por empresas paraguayas – micro, pequeña, y de mediana escala – y por filiales de multinacionales que operan a gran escala. La **Tabla 2.2** muestra que el número de exportadores aumentó en promedio 8 por ciento en el período 2001-2005. La mayor parte de los grandes exportadores se encuentra en el sector de soja y de carne.

TABLA 2.2 Número de Exportadores Paraguayos, 2001-2005

	2001	2002	2003	2004	2005
Exportador Frecuente	526	571	667	695	690
Exportador Ocasional	140	185	214	234	226
Total	666	756	881	929	916

Fuente: Rediex en base al Sistema Sofía, mayo de 2006

2.A.2. Transporte

2.A.2.1 Transportistas terrestres

A diciembre del 2005, la flota de transporte automotor internacional de cargas que opera en el Paraguay abarcaba a 557 empresas con una capacidad de 105.398 toneladas (**Tabla 2.3.**). Dada la vigencia del Acuerdo ALADI de transporte terrestre entre Paraguay y los países vecinos, se pueden utilizar unidades registradas en cualquier país para el transporte entre los mismos.

TABLA 2.3. Cantidad de Empresas Transportistas y Vehículos por País de Destino

País de Destino	Empresas con Permisos*	FLOTA (unidades)					Capacidad de Carga (Tns)
		Unidad Tractiva	Semi-rremolque	Camión	Acoplado	Total	
Bolivia	529	1,873	2,309	1,401	1,392	6,975	90,062
Brasil	966	4,016	5,090	2,418	2,410	13,934	182,668
Chile	1117	4,670	5,827	1,934	1,920	14,351	191,540
Paraguay (de bandera paraguaya)	557 (116)	2,328 (2,069)	2,779 (2,193)	1,471 (299)	1,497 (97)	8,075 (4,658)	n/a
Uruguay	494	2,772	3,567	1,293	1,238	8,870	117,682
TOTAL	3663	15,659	19,572	8,517	8,457	52,205	687,350

Fuentes: Comisión Nacional De Regulación Del Transporte (CNRT) de Argentina, <http://www.cnrt.gov.ar/DINATRAN>, Anuario Estadístico de Transporte (2004), "habilitadas para cargo internacional.xls"

La evolución de la cantidad de unidades habilitadas para operar en la región, de bandera paraguaya y de los países limítrofes, ha evolucionado en forma significativa en la última década, aumentando casi en un 500 por ciento (**Gráfico 2.1.**)

El parque automotor de transporte de cargas posee desequilibrios. El parque relacionado con el transporte de soja está sobredimensionado por la disminución del tráfico a Paranaguá a raíz de las restricciones sanitarias impuestas por el Brasil. Esto ocasionó el cambio de modo registrado en los últimos tres años en la exportación de este producto, el cual opera hoy en día en más de un 90 por ciento por el modo fluvial. En particular, la flota terrestre redujo la proporción de viajes largos por viajes cortos.

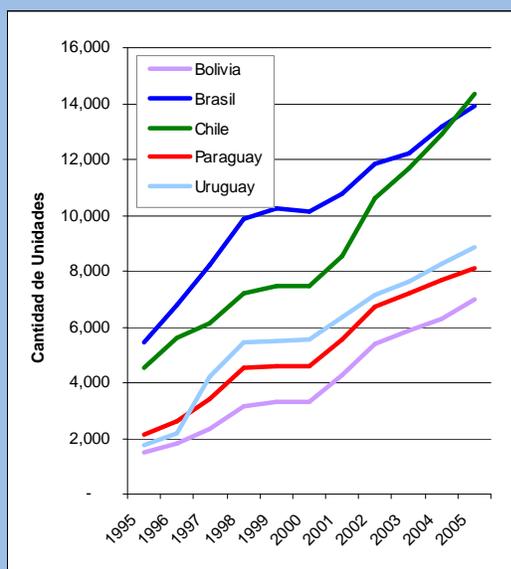
En el otro extremo está la flota apta para el transporte de cargas refrigeradas, la cual ante el aumento de las exportaciones, principalmente carne, hoy en día está sub-dimensionada.

Los costos de fletes están en el orden de los US\$ 0,60 a US\$ 0,70 por km, dependiendo del nivel de tráfico de fletes de retorno y de desequilibrios en los flujos. Por ejemplo, en el transporte entre Asunción y Buenos Aires, el flete de ida está en el orden de los US\$ 800, mientras que el de retorno es de US\$ 1.200, con un diferencial del 50 por ciento.

La infraestructura vial juega un papel determinante en este modo de transporte. Se observa en particular, que existe un déficit en caminos rurales, lo cual afecta notoriamente los costos y procesos de preembarque. La conectividad con los países vecinos, es aceptable, a excepción de la existente con Bolivia.

Los volúmenes operados entre países del MERCOSUR en transporte automotor de cargas en el año 2004 son indicados en la **Tabla 2.4**.

GRAFICO 2.1. Evolución del Transporte Automotor Internacional de Cargas, 1995-2005



Fuente: Comisión Nacional De Regulación Del Transporte (CNRT) de Argentina, <http://www.cnrt.gov.ar/>

TABLA 2.4 Exportaciones en Transporte Automotor entre Países del MERCOSUR*, 2004

País Exportador	País Importador	Transporte automotor	
		Valor FOB en miles de US\$	Volumen (tn)
Argentina	Brazil	2,195,475	2,267,272
Argentina	Paraguay	23,672	308,179
Argentina	Uruguay	273,302	388,117
Brazil	Argentina	3,113,229	2,536,012
Brazil	Paraguay	735,806	1,428,875
Brazil	Uruguay	307,136	339,168
Paraguay	Argentina	52,362	247,778
Paraguay	Brazil	193,592	1,035,905
Paraguay	Uruguay	9,946	19,864
Uruguay	Argentina	206,798	346,449
Uruguay	Brazil	43,668	905,515
Uruguay	Paraguay	43,422	22,577
Total		7,198,408	9,845,711

* No se encuentra información equivalente para Chile
Fuente: CEPAL

2.A.2.2 Infraestructura del transporte terrestre⁹

Históricamente, el papel asignado a la red de rutas nacionales del Paraguay se fundamentó, básicamente, en una red vial desarrollista, buscando comunicar, especialmente, Asunción, la capital del país con las principales capitales departamentales, con el objetivo de integrar el país. Posteriormente, se procedió a desarrollar una red contemplando la integración con los países de la región.

⁹ Fuente: Facilitación del transporte en los pasos de frontera. IIRSA, 2002

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del Paraguay. La implementación de la política vial planificada por este Ministerio es responsabilidad del Gabinete del Vice Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones a través de la Dirección de Vialidad y de la Dirección de Caminos Vecinales.

El sistema de carreteras del Paraguay se clasifica en tres grupos de vías de acuerdo a su importancia y nivel de servicio: Rutas Nacionales, Rutas Departamentales y Rutas Vecinales. Según el tipo de superficie de rodadura se tiene carreteras con pavimento asfáltico y pétreo, ripio y tierra.

La Red Vial Nacional inventariada, que incluye rutas nacionales, departamentales y caminos vecinales primarios alcanza unos 25.901 kilómetros, de los cuales 3.067 kilómetros cuentan con pavimento asfáltico, que representa el 11,8 por ciento del total de la red. Se estima unos 35.000 kilómetros de caminos vecinales secundarios no inventariados, con lo cual la Red Vial Nacional alcanzaría 60.901 kilómetros.

El MOPC ha implementando el sistema de concesión en una de sus rutas de mayor tráfico, la ruta nacional N° 7, en el tramo Caaguazú - Ciudad del Este, a través del cobro del peaje por el concesionario durante 25 años. Se prevé en el futuro una situación similar para la implantación del sistema de concesión para otros tramos de las Rutas 2, 6 y 7.

Las rutas nacionales son 12 en total y comunican las ciudades más importantes dentro del territorio nacional, entre las cuales se pueden citar las siguientes:

- Las rutas nacionales N°2 y N°7 que sirven como vía de comunicación para el flujo de cargas y personas con el Brasil;
- La ruta nacional N°1 que une Asunción con la ciudad de Encarnación y sirve como vía de comunicación para el flujo de cargas y personas con la Argentina;
- La ruta nacional N°9 (Transchaco) y ramales, que atraviesan el Chaco paraguayo para comunicarse con Bolivia, Brasil y Argentina;
- Las rutas nacionales N°3 y N°8 que sirven como eje norte-sur de desarrollo de la región oriental del país;
- La ruta Nacional N°5 comunica la ciudad de Concepción con el Brasil a través de la ciudad de Pedro J. Caballero;
- La ruta nacional N°6 que comunica la ciudad de Encarnación con Ciudad del Este y sirve como un importante flujo de carga para los productos de agro-exportación al Brasil y la Argentina;
- La ruta nacional N°4 se encuentra al sur del país y enlaza la ciudad de San Ignacio con la ciudad de Pilar, capital del departamento de Ñeembucú;
- La ruta nacional N°10, que se constituirá en el principal corredor este-oeste para la exportación de granos.

Las obras viales son financiadas con fondos previstos en el Presupuesto General de Gastos de la Nación y provenientes de préstamos de organismos financieros internacionales, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); Banco Internacional de Reconstrucción y fomento (BIRF); Corporación Andina de Fomento (CAF); Ministerio de Fomento de España; Banco Japonés para Cooperación Internacional (JBIC); Gobierno Chino; y Banco Nacional de Desenvolvimento del Brasil (BNDES).

2.A.2.3 Líneas marítimas y fluviales

Paraguay como país en desarrollo sin litoral, afronta, desde el punto de vista del transporte por agua una dependencia de los puertos del río Paraná, Uruguay y de la Plata. En estos ríos, en particular sobresalen los puertos de Rosario, San Lorenzo, Nueva Palmira, Buenos Aires y Montevideo. En los tres primeros se operan las cargas de exportación a granel, mientras que en los de Buenos Aires y Montevideo se operan los tráficos de transbordo contenerizados de importación y exportación.

El desarrollo del transporte por agua en Paraguay tuvo históricamente dificultades. Más allá de las problemáticas geopolíticas, estas han sido: la calidad de la infraestructura y la gestión en los puertos nacionales; la calidad de la infraestructura y la gestión en los puertos de transbordo; la oferta de flota y finalmente, el mantenimiento de las profundidades y del balizamiento en la vía navegable.

De estas problemáticas, las tres primeras se han prácticamente resuelto en la década del 90, por cuanto hoy en día existe una alta calidad en la infraestructura y gestión en los puertos nacionales y extranjeros de transbordo y por cuanto la oferta de bodega es aceptable, restando solo como asignatura pendiente el mejoramiento del dragado y balizamiento de los ríos Alto Paraná, Paraguay y Paraná desde Confluencia hasta el puerto de Santa Fe.

La flota que opera en Paraguay tiene las siguientes características:

1. La flota de barcasas y remolcadores dedicados al transporte de productos de exportación, principalmente soja, trigo y maíz que opera de bajada.
2. Las barcasas tipo tanque y remolcadores dedicadas al transporte de hidrocarburos de importación que opera de subida.
3. La flota de unidades autopropulsadas y de barcasas y remolcadores dedicadas a los tráficos de importación y exportación de contenedores que opera en ambos sentidos.

Las unidades de la flota que opera en los puertos paraguayos poseen bandera argentina, boliviana, brasilera, paraguaya y uruguaya. Las unidades correspondientes a la flota del Paraguay son detalladas en la **Tabla 2.5**.

Es destacable el aumento en la capacidad y frecuencias que existe actualmente para poder transportar contenedores por agua. Sin duda, la consolidación de este modo y de su operatoria ha producido en la última década un efecto de sustitución del modo de transporte terrestre al modo acuático. Inclusive los tráficos de contenedores refrigerados, los cuales escaseaban no hace muchos años, hoy en día están disponibles. El precio de los fletes entre Montevideo y Buenos Aires y Paraguay oscila entre US\$ 400 y US\$ 500 para contenedores de 20" y entre US\$ 700 y US\$ 900 para contenedores de 40".

Tabla 2.5. Elenco de la Flota Paraguaya, 2004

Tipo de Embarcacion	Cantidad	TRB
Barcaza Arenera	2	393
Barcaza Ganadera	2	36
Barcaza Gazera	3	1,363
Barcaza General	88	28,871
Barcaza Granelera	991	627,094
Barcaza Porta Contenedor	8	20,744
Barcaza Tanque	157	111,602
Buque Motor	75	39,063
Buque Motor Arenero	8	732
Buque Motor Ganadero	7	249
Buque Motor Pesquero	1	741
Buque Motor Porta Contenedor	6	4,727
Buque Motor Ro Ro	1	500
Buque Tanque	11	7,347
Chata	2	38
Chata Arenera	2	162
Chata Ganadera	3	319
Chata Granelera	47	11,300
Empujador	5	2,609
Gabarra	7	1,994
Motonave*	2	2,348
Remolcador	152	29,874
Embarcaciones Menores	Cantidad	TRB
Aliscafos**	2	40
Balizador	1	2
Balsa	15	1,214
Canoa - Pasajero / Car	114	298
Dique	2	1,941
Draga - Dragalina	10	380
Lancha - Pasajero / Car	244	1
Maroma - Pas / Veh	4	15
Ponton	4	73
Ponton - Bombeo	3	105

TRB = Tonelaje de Registro Bruto

* Embarcaciones en desuso.

** Embarcación inscrita, pero no utilizada.

Fuente: Los datos incluidos en la presente tabla han sido compilados de distintas fuentes.

Para corroborar estas cifras, se efectuaron múltiples consultas en el mercado, con respecto al mercado de fletes entre Buenos Aires, Montevideo, Santos y Paranaguá y por otro lado desde

Asunción durante el período marzo-junio. Estos montos son all-in, incluyendo THC, Surcharges, etc. Los resultados promedios, los cuales se incluyen abajo, permiten corroborar los valores arriba adoptados, con la observación de que este es un mercado muy competitivo y variable, y en el cual depende mucho el tamaño del exportador o importador, su capacidad de negociación, la época del año, etc. Asimismo, dado que todos los valores no pudieron ser determinados en una misma fecha, se deben considerar los mismos como referenciales.

No obstante, una de las conclusiones principales de estos precios de mercado, permiten comprobar que el precio está uniforme entre Buenos Aires, Montevideo, Paranaguá y Santos.

TABLA 2.6. Precios promedios de mercado de flete marítimo, marzo-junio 2006

Exportación de carga seca (en US\$)						
	Norte de Europa		Costa Este US		Mediterráneo	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Buenos Aires	1650	2200	1900	2650	1700	2200
Montevideo	1650	2200	1900	2650	1700	2200
Paranaguá	1650	2200	1900	2600	1700	2200
Santos	1600	2200	1850	2600	1600	2200
Asunción	2100	3300	2450	3700	2200	3200
Diferencial con ASU	\$ 450.00	\$ 1,100.00	\$ 550.00	\$ 1,050.00	\$ 500.00	\$ 1,000.00
Importación de carga seca (en US\$)						
	Norte de Europa		Costa Este US		Mediterráneo	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
Buenos Aires	1100	2000	750	1250	1200	2100
Montevideo	1100	2000	750	1250	1200	2100
Paranaguá	1100	2000	750	1250	1200	2100
Santos	1100	2000	750	1250	1200	2100
Asunción	1500	2800	1150	2050	1600	2900
Diferencial con ASU	400	800	400	800	400	800
Diferencial total promedio con ASU	\$ 425	\$ 950	\$ 475	\$ 925	\$ 450	\$ 900

Fuente: Datos obtenidos por CARANA Corporation en base a múltiples consultas en el mercado en Paraguay, Argentina, Uruguay y Brasil durante el período marzo-junio 2006. Estos precios de mercado estuvieron obtenidos en fechas distintas durante este período, así que se deben considerar los mismos como datos referenciales.

El desarrollo de la flota fluvial también se vió fomentado por las restricciones que impuso al Brasil al transporte terrestre de la soja paraguaya con destino al puerto franco de Paranaguá -- prohibición de circulación de soja transgénica por el estado--, que hizo que el 90 por ciento de las exportaciones se realicen por esta vía, desplazando al transporte terrestre. El precio del flete fluvial a granel varía entre US\$14 y US\$18 por tonelada, dependiendo de la época del año y puerto, dada la estacionalidad del producto.

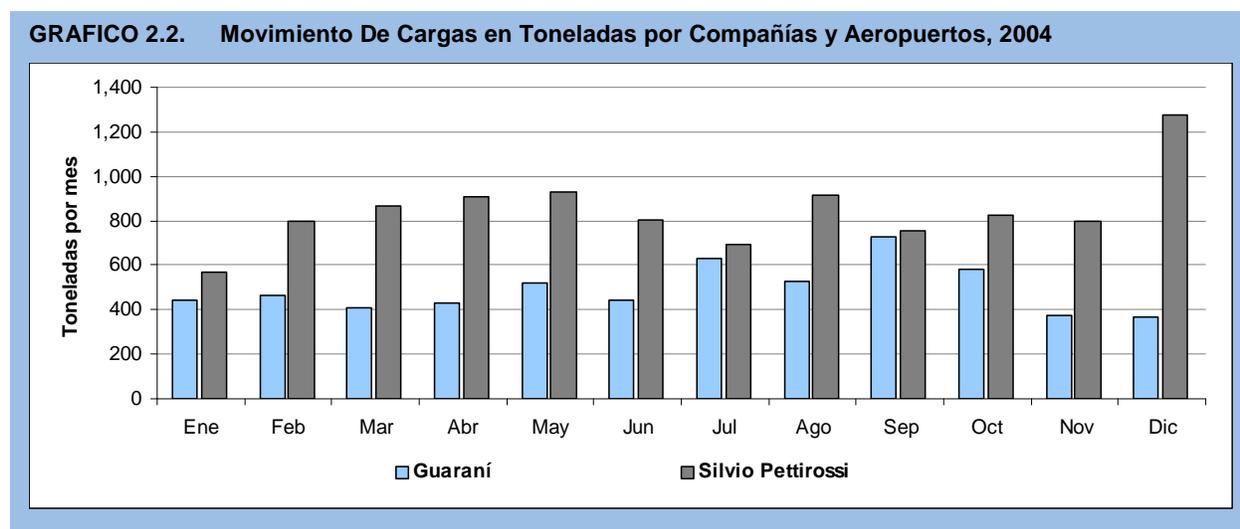
2.A.2.4 Líneas aéreas

Paraguay dispone de dos aeropuertos internacionales: el Silvio Pettrossi, en las cercanías de Asunción y el Guaraní, en Minga Guazú, próximo a Ciudad del Este. Completan la red nacional los situados en Itapúa, Concepción, Vallemí, Pilar, Ayolas y Mariscal Estigarribia. En todo el país existen numerosos aeropuertos de tamaño pequeño, aunque la mayoría no dispone de pistas asfaltadas.

El aeropuerto Silvio Pettirossi posee una pista de Aterrizaje de 3.353 x 46 m de pavimento asfáltico¹⁰, operan servicios regulares a nivel regional de pasajeros, los cuales también operan con carga. Estos son: TAM Mercosur, Lloyd Aereo Boliviano, Varig, Gol y LanChile.

El aeropuerto Guaraní, posee una pista de 3.600¹¹ metros y opera con servicios regulares de la línea TAM MERCOSUR, con conexiones a Sao Paulo y Buenos Aires. Existen dos servicios semanales de carga desde la ciudad de Miami. El **Gráfico 2.2** muestra el movimiento de cargas, que se realiza mayormente a través del Aeropuerto Silvio Pettirossi.

La falta de conectividad a nivel internacional de los aeropuertos paraguayos implica una dificultad para el desarrollo del transporte aéreo, por cuanto las importaciones y exportaciones en equipos de línea de pasajeros requieren transbordos en Sao Paulo y Buenos Aires.



Fuente: DINAC: Departamento de Estadísticas, 2005

¹⁰ <http://www.dinac.gov.py/aeropuertos/asuncion.asp>

¹¹ <http://www.h2foz.com.br/eng/comocheugar/aviao.php>

2.A.2.5 Empresas ferroviarias

La Red ferroviaria paraguaya estaba constituida por 376 km de vías, pero fue eliminado el tramo Asunción – Encarnación hace algunos años. El único tramo activo se encuentra en Encarnación con una extensión de 6 km., con tráfico realizado por material rodante paraguayo y argentino. El resto del tránsito se halla suspendido por malas condiciones de infraestructura y superestructura de la vía y material rodante.

En base a los datos obtenidos de CEPAL, el volumen de carga exportado de Paraguay por el modo ferroviario en el 2004 ascendió a 13.050 t.

2.A.2.6 Operadores de transporte multimodal

Si bien en la práctica en el Paraguay se opera con operaciones integradas -- “all in”-- en realidad éstas no poseen un carácter de transporte multimodal por cuanto no se emite un único documento de transporte a través de un operador multimodal. De hecho, en el Paraguay no existe una norma de tipo local que regule esta modalidad. Tampoco los acuerdos a nivel regional o internacional de este tipo han prosperado.

No obstante, en el Paraguay existen cada vez más operadores de transporte, o agentes de carga, que asumen la gestión integral de contratación del transporte en sus distintos modos y la coordinación de estas operaciones.

2.A.2.7 Operadores portuarios

En Paraguay, merced a la promulgación de la Ley de Puertos Privados N° 419 del año 1994, en la última década hubo un desarrollo en infraestructura y calidad de gestión portuaria muy significativa, la cual dotó al litoral paraguayo de una red consistente de 37 puertos privados., Los puertos particulares están agremiados en la Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados (CATERPA), los cuales se enumeran en la **Tabla 2.8**.

Mas allá de este conjunto de puertos, Paraguay cuenta con puertos y terminales terrestres operadas por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), detallados en la **Tabla 2.9 y 2.10**. La última información disponible por movimiento de importación y exportación data de 1999, con una estimación de 5,7 millon de toneladas.¹²

TABLA 2.7. Exportaciones en transporte ferroviario entre países del MERCOSUR, 2004

País Exportador	País Importador	Transporte ferroviario	
		Valor FOB (US\$ 000)	Volumen (tn)
Argentina	Brasil	115,646	183,735
Argentina	Paraguay	906	622
Argentina	Uruguay	96	343
Brasil	Argentina	70,436	866,862
Brasil	Paraguay	33,062	159,879
Brasil	Uruguay	53	971
Paraguay	Brasil	1,319	13,050
Uruguay	Brasil	11,454	51,510
Total		232,972	1,276,972

Fuente: CEPAL, 2004

¹² <http://www.annp.gov.py/temas.htm>

Tabla 2.8. Puertos Privados del Paraguay*

Nº	Nombre Del Puerto	Ubicacion	Nº	Nombre Del Puerto	Ubicacion
1	Terminales Portuarias (Terport)	Rio Paraguay-San Antonio-km.1602	21	Inzuca S.R.L.	Rio Paraguay-Asuncion
2	Gical S.A.	Rio Paraguay/San Antonio-km-1530	22	Cereales S.A.	Rio Paraguay-Asuncion
3	Molinos Harineros Del Paraguay	Rio Paraguay-Itapytapunta-km.1627	23	Terminales Paraguayas S.A-Shell	Rio Paraguay/Villa Elisa
4	Transagro (Don Joaquin)	Rio Parana-Encarnacion-km.1700	24	Eso Estándar	Rio Paraguay-Asuncion
5	Concret-Mix	Rio Paraguay-San Antonio-km.1603	25	Ecotel S.R.L.	Bco. San Miguel/Asuncion
6	Naviera Conosur S.A.	Rio Paraguay-Lambare-km.1610	26	Cia. Continental Del Paraguay	Rio Paraguay-Villeta
7	Petrolera San Antonio	Rio Paraguay-San Antonio-km-1603	27	Coop. Agrícola Ltda. Pirapo	Rio Parana-Pirapo
8	Agrotoro S.A. - Totemsa	Rio Parana-Ñacunday-km.1848	28	Ultrapar S.A.	Rio Parana-Encarnacion
9	Baelpa S.A.	Rio Parana-Encarnacion-km.1583	29	Paksa	Rio Paraguay-Asuncion-km.389
10	Copetrol S.A.	Rio Paraguay-San Antonio-km.1603	30	Calera Guyrati S.A.	Rio Paraguay-Asuncion
11	Algesa	Rio Parana-Ayolas	31	Industrial Nac. Del Cemento	Rio Paraguay-Villeta
12	Hispana	Rio Parana-Hoenau-Itapua-km.1655	32	Petropar	Rio Paraguay-Villa Elisa
13	Transservice	Rio Parana-Salto del Guaira- km.2120	33	Puerto La Paz	Lago Itaipu - Hernandarias
14	Cargill Agropecuaria	Rio Parana-Minga Guazu-km.1754	34	Cerro Lorito S.A.	Rio Paraguay-Concepcion
15	Norteño S.A	Rio Paraguay - S. Antonio - km.1603	35	Puerto Pirapo	Rio Paraguay-Chaco'i
16	San Francisco S.A.C.I.A. E.I	Rio Paraguay-Zeballos Cué-km.400	36	Pa'i Pucu	Rio Paraguay - Chaco'i
17	Uniport S.A	Rio Paraguay-Villeta-km.1590	37	Acepar	Rio Paraguay-Pte. Hayes
18	Puertos Y Estibajes S.A.	Rio Paraguay - Z.Cue.-km.401			
19	Trociuk	Rio Paraná - Ayolas-km.1566			
20	Adm Py	Lago Itaipu - Salto del G.			

Tabla 2.9. Puertos y Terminales Terrestres Operadas por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) **

Nº	Nombre Del Puerto	Ubicacion
1	Pilar	Rio Paraguay- Ñeembucu
2	Alberdi	Rio Paraguay- Ñeembucu
3	Puerto De Asuncion	Rio Paraguay-Asuncion Km 390
4	Villeta	Rio Paraguay/Villeta-km-360
5	Ita Enramada	Rio Paraguay-Lambaré 378
6	Concepcion	Rio Paraguay-Concepción km.694
7	Jose Falcon	Rio Pilcomayo Pte Hayes
8	Terminal Containers Jose Falcon	Rio Paraguay-San Antonio-km.1603
9	Ciudad Del Este	Rio Alto paraná- Ciudad del Este
10	Encarnacion	Rio Alto Paraná-Encarnación
11	Salto Del Guaira	Rio Alto Paraná-Canendiyú Km 875
12	Presidente Franco	Rio Alto Paraná-Alto Paraná

Tabla 2.10. Importación - Exportación y Tráfico Interno, 1999, en Toneladas y Porcentajes **

Puertos	Import.	%	Export.	%	Tráfico Interno	%	Total
Asunción	176,004		136,009		4,539		316,552
Puertos Privados	1,031,028		542,950		--		1,573,978
Ciudad del Este	617,194		1,251,157		--		1,868,351
Encarnación	88,795		584,024		--		672,819
Villeta	42,601		178,730		346,448		567,779
José Falcon	241,531		174,571		--		416,102
Chaco'i	--		--		--		--
Pedro J. Caballero	25,946		30,329		--		56,275
Salto del Guairá	16,125		241,768		--		257,893
Concepción	16		17		3,723		3,756
TOTALES	2,239,239	39%	3,139,555	55%	354,710	6%	5,733,503

Fuente: * CATERPA

Fuente: ** <http://www.annp.gov.py/temas.htm>

En base a las consultas efectuadas a los entrevistados, el movimiento fluvial estimado de contenedores en el Paraguay asciende a unos 80.000 TEU¹³. Estos se operan en un 90 por ciento en tres terminales: Caacupe-Mi, Fénix y Terport. El 10 por ciento restante es operado en el puerto de Asunción por ANNP. Con respecto al movimiento a granel correspondiente al año 2005, se transportó alrededor de 4 millones de toneladas, mayormente a través de los puertos privados.

2.A.3. Servicios

2.A.3.1 Agentes de Carga y Freight Forwarders

Estos agentes, si bien están definidos en la Ley 2.422 del año 2004 (Código Aduanero) como agentes de carga de consolidación o desconsolidación de mercaderías y definidos “la persona física o jurídica que interviene en la contratación y organización de servicios”, abarcan más actividades que las arriba indicadas. En base a los usos y costumbres del mercado, estos agentes están clasificados en el Paraguay de la siguiente forma:

¹³ TEU – “Twenty-foot Equivalent Unit” o Unidad Equivalente a 20 pies

Agente de Carga Aérea: Este agente asiste al usuario en las gestiones para efectuar un transporte por vía aérea. Está habilitado a nivel nacional e internacional (IATA) y efectúa las reservas de espacio en los aviones, elabora los documentos de transporte aéreo, consolida o desconsolida, traza las rutas y planifica las recepciones y entregas. En muchas circunstancias actúa también como consolidador.

Agente de Carga Internacional: Es la persona que realiza y recibe embarques en cualquier modo, consolida y desconsolida la carga, y actúa en la práctica como operador de transporte multimodal.

Freight Forwarder (Transitario): Es la figura más amplia como operador; prácticamente agrupa a las mencionadas anteriormente. Se ocupa de organizar el transporte internacional de mercaderías. Interviene por cuenta del propietario de la mercancía y actúa de interlocutor entre fabricantes-remitentes/compradores-destinatarios, pero contrata en nombre propio al transportista. Por otro lado, se ocupa de facilitar a los usuarios la recepción de sus mercancías importadas y la distribución de sus productos. Realiza el seguimiento del envío de las mercancías durante todo el trayecto y de las operaciones relacionadas con las mismas: carga, descarga, manipulación, clasificación, almacenaje y su distribución, así como todas las operaciones aduaneras necesarias. A su vez, actúa como agente de todos los medios de transporte, comercializa los servicios y agrupa mercancías destinadas a una misma ciudad, provincia, área o país.

2.A.3.2 Agente marítimo

También denominado Agente Naviero. Es la persona o empresa autorizada por el Estado, que actúa como representante del armador en el país o puerto. Se encarga, dependiendo del tipo de relación que tenga con el armador, de la atención al buque, de su tripulación, de la comercialización de los fletes, de actuar como coordinador de las operaciones con los usuarios y como representante del armador ante autoridades públicas. Este tipo de figura en el Paraguay, a diferencia de lo que sucede en otros países de la región, en general está tercerizado a empresas locales, mientras que en Buenos Aires, Santos o Montevideo, esta actividad está desarrollada por filiales de las mismas empresas navieras.

2.A.3.3 Despachantes de Aduana

En Paraguay, de acuerdo a la definición de la Ley 2422/2004 (Código Aduanero), el Despachante de Aduanas es la persona física que se desempeña como agente auxiliar del comercio y del servicio aduanero, habilitado por la Dirección Nacional de Aduanas, que actuando en nombre del importador o exportador efectúa trámites y diligencias relativas a las operaciones aduaneras. Los agentes aduaneros se encuentran nucleados en el Centro de Despachantes del Paraguay.

2.A.3.4 Depositorio de mercaderías

El depositario de mercaderías, de acuerdo a la Ley 2422/2004 (Código Aduanero), es la persona física o jurídica habilitada por la Dirección Nacional de Aduanas para recibir y custodiar mercaderías en un depósito, que es un área delimitada que goza de un régimen especial aduanero similar al existente en la zona primaria, que permite depositar en ella mercaderías no nacionalizadas.

Los depositarios de mercaderías son estatales y privados. Por un lado en los predios de la ANNP, en los puertos privados y en las terminales terrestres o interiores de la ANNP o de depositarios privados se cumple este tipo de servicio, donde más allá de realizarse la guarda de las mercaderías de importación no nacionalizadas, se efectúan las verificaciones e inspecciones de parte de la Aduana.

De esta forma, en general, por un lado, la mercadería ingresada por vía fluvial es nacionalizada antes de salir del puerto; y por otro lado, la mercadería que llega por vía terrestre, en la práctica, tras ingresar por el paso de frontera, acude a un depósito de mercaderías, ya sea interior o portuario para realizar la nacionalización.

2.A.3.5 Servicios de logística y distribución

Los operadores logísticos ofrecen servicios consistentes en: administrar, organizar, operar y controlar la distribución y el transporte a través de sistemas que integran los flujos de productos y, en muchos casos, de información en todas sus fases. Su labor es crear valor agregado a sus clientes ofreciendo toda una gama de servicios asociados a la distribución y logística de una empresa. De esta forma, los dadores de carga o productores, tienen la posibilidad de concentrarse en su actividad principal tercerizando a este tipo de operadores los servicios de logística y distribución.

Si bien el transporte es tercerizado en una alta proporción, no pasa lo mismo con la tercerización de la gestión integral de la logística y la distribución. De hecho, no se cuenta con estudios que posibiliten definir el grado de avance en estas modalidades.

2.A.4. **Proveedores de Servicios Financieros y de Seguros**

2.A.4.1 Sector Financiero

El sistema financiero paraguayo está compuesto por 18 bancos y 22 financieras privadas; cerca de 250 cooperativas de ahorro y crédito y 8 instituciones públicas¹⁴. Sin embargo, el sistema financiero paraguayo es muy vulnerable dado el lento crecimiento de la economía, y a los problemas de supervisión de la banca formal y de las cooperativas. Esta situación resultó en la quiebra de quince bancos y de once financieras desde 1995. La banca pública está prácticamente paralizada por una alta proporción de deuda pública irrecuperable.

Tabla 2.11. Costos Financieros Típicos en el Comercio Exterior de Paraguay, 2006

Costos Financieros Típicos en el Comercio Exterior		
Cartas de Crédito	Tarifa	Com. Míni.
Importación		
Apertura(*)	1%	110 US\$
Aceptación Mensual	0,5 %	110 US\$
Negociación (*)	1%	55 US\$
Modificación(*)	0.125%	33 US\$
Telex/Swift	44 US\$	
Exportación		
Aviso (*)	0.125%	110 US\$
Negociación (*)	1%	110 US\$
Confirmación (*)	1%	110 US\$
Modificación (*)	0.125%	33US\$
Courrier (min)	44 US\$	
Cobranzas Documentarias		
Importación		1100 US\$
Aval mensual	0,5%	
Comisión Manejo	1%	
Exportación		110 US\$
Comisión manejo	1%	
Courrier	44US\$	
TRANSFERENCIAS		
Em itidas (*)		
Cable 00 horas (*)		55 US\$
Cable 24 horas (*)		44 US\$
Cable 48 horas (*)		33 US\$
Recibidas		33 US\$
GIROS		
Guaraníes (*)		Min. 55.000 Gs.
Dólares (*)		Min. 16,50 US\$
GARANTIAS EMITIDAS		
Avales - Standby		
Emisión (anual)		6%

Fuente: Investigación CARANA, 2006, de los sitios Web de BBVA, Regional e Interbanco

¹⁴ BCP, www.bcp.gov.py

Este débil desempeño ha limitado el acceso de las pequeñas unidades económicas a servicios financieros adecuados. En particular, las tasas de interés y los plazos que ofrecen estas entidades no están en relación con las necesidades de crédito de los pequeños productores. Esta situación se agudiza en las zonas rurales, donde el financiamiento ha quedado en manos de pequeñas cooperativas o de los usureros. No obstante, existen algunos esfuerzos aislados de financieras que han decidido especializarse en microcrédito rural.

Las tasas de interés en Paraguay son altas debido a los elevados niveles de morosidad, la incertidumbre en las políticas macroeconómicas, y a la especulación financiera. Además, la práctica generalizada de actividades comerciales ilegales genera una gran demanda por recursos de corto plazo que pueden pagar altas tasas de interés en detrimento del acceso a financiamiento de otras actividades que tienen menor retorno o que requieren recursos a mayor plazo (como la actividad de engorde en la ganadería).

Los servicios financieros que prestan los bancos al sector exportador son: cartas de crédito, cobranzas documentarias, transferencias, giros y garantías. En la **Tabla 2.11** se ilustra algunos datos del mercado obtenidos de tres bancos activos en Paraguay relacionados con los servicios de comercio exterior. Por ejemplo, los servicios de carta de crédito cuestan un 1 por ciento o una comisión mínima de US\$110, tanto para exportación como para importación.

Además, se halla vigente el convenio de Pagos y Créditos Recíprocos de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), para los Créditos Documentarios, Ordenes de Pago, giros nominativos, cartas de crédito; órdenes de pago; Letras correspondientes a operaciones comerciales avaladas por Instituciones Autorizadas; y pagarés derivados de operaciones comerciales. Las Instituciones Autorizadas del país a operar a través del sistema abonarán al Banco Central del Paraguay, una comisión de 0,125 por ciento por la emisión o aval de instrumentos¹⁵.

2.A.4.2 Sector Asegurador

En cuanto a los seguros, existen 34 empresas aseguradoras en el Paraguay¹⁶, prestando servicios de carta verde – responsabilidad civil del propietario y/o conductor de vehículos terrestres (automóvil de paseo particular) no matriculados en el país de ingreso, en viaje--seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viaje internacional (daños causados a la carga transportada) y seguro de responsabilidad civil del transportador carretero en viaje internacional (daños causados a personas o cosas transportadas o no a excepción de la carga transportada). El costo del seguro para el transporte de mercaderías es de 0.35 por ciento del valor FOB.

Para el transporte, las aseguradoras ofrecen seguro de casco, transporte de mercaderías y seguro marítimo -- protección e indemnización (P&I).

2.A.5. Gobierno y Agencias Reguladoras

Se incluyen a continuación las principales agencias de gobierno reguladoras de las actividades de transporte y la logística.

¹⁵ [Http://www.bcp.gov.py/superintendencia](http://www.bcp.gov.py/superintendencia) de bancos.

¹⁶ BCP: www.bcp.gov.py/superintendencia

2.A.5.1 Dirección Nacional de Aduana (DNA)

La Dirección Nacional de Aduana es una institución autónoma que, bajo los principios de legalidad, buena fe y transparencia, está encargada de aplicar la legislación aduanera, facilitando el comercio, fiscalizando con eficiencia el tráfico de mercancías, previniendo y reprimiendo el contrabando, protegiendo a la sociedad y generando importantes recursos para el Estado. Sus objetivos estratégicos son: Sostenibilidad de la Reforma, Eficacia en la Recaudación, Facilitación del Comercio Exterior y Brindar Servicios de Calidad.

2.A.5.2 Dirección de la Marina Mercante (DMM)

Por la Ley N° 429/57, la Dirección de Marina Mercante tiene por finalidad dirigir y coordinar todas las actividades relativas a la Marina Mercante Nacional e industrias afines, con miras al fomento e incremento de las mismas, pudiendo para el cumplimiento de sus fines revisar el régimen administrativo portuario. Más allá de estas facultades, la Dirección de la Marina Mercante, ejerce el control y aplicación de las disposiciones de la Ley N° 295/71, de Reserva de cargas.

En este concepto, se cobra una suma por cada barcaza más el remolcador, equivalente a aproximadamente US\$7,50.

2.A.5.3 Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)

La Administración Nacional de Navegación y Puertos es una entidad autárquica, de servicio público. Fue creada por Ley N° 1.066 del 23 de agosto de 1965. Sus objetivos principales son: administrar y operar todos los puertos de la República y, mantener la navegabilidad de los ríos en toda época del año, para las embarcaciones de tráfico fluvial y marítimo.

2.A.5.4 Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Vegetal y de Semillas (SENAVE)

El SENAVE tiene como misión apoyar la política agro-productiva del Estado, contribuyendo al incremento de los niveles de competitividad, sostenibilidad y equidad del sector agrícola, a través del mejoramiento de la situación de los recursos productivos respecto a sus condiciones de calidad, fitosanidad, pureza genética y de la prevención de afectaciones al hombre, los animales, las plantas y al medio ambiente, asegurando su inocuidad. Los objetivos generales del SENAVE son: a) contribuir al desarrollo agrícola del país mediante la protección, el mantenimiento e incremento de la condición fitosanitaria y la calidad de productos de origen vegetal; y, b) controlar los insumos de uso agrícola sujetos a regulación conforme a normas legales y reglamentarias.

Específicamente interviene en el proceso de importación expidiendo el certificado previo de importación (APIM) y realizando el control sanitario para las exportaciones, previo pago del US\$0,06 por tonelada a exportar.

2.A.5.5 Secretaría Nacional de Sanidad y Calidad Animal (SENACSA)

SENACSA, merced a lo previsto en la ley 2426 del año 2004, es el organismo nacional responsable de la elaboración, reglamentación, coordinación, ejecución y fiscalización de la política y gestión nacional de calidad y salud animal. El SENACSA tiene como misión apoyar la política pecuaria nacional contribuyendo al incremento de los niveles de competitividad, sostenibilidad y equidad, mediante el fomento del desarrollo de la productividad a través de la

protección, mantenimiento y mejoramiento de la sanidad animal y de la calidad e inocuidad de los productos y subproductos de origen animal. El SENACSA tiene como objetivos: Elaborar, coordinar, ejecutar y fiscalizar la política nacional de sanidad animal, calidad e inocuidad de los productos y subproductos de los productos y subproductos de origen animal.

2.A.5.6 Ministerio de Industria y Comercio (MIC)

La misión del Ministerio de Industria y Comercio del Paraguay consiste en liderar el proceso de desarrollo sostenible; establecer políticas claras, orientadas al fortalecimiento del sector industrial, comercial y de servicios. Asimismo, propiciar la reconversión económica del país, a fin de armonizar los intereses de los diferentes sectores productivos, facilitando la distribución, circulación y consumo de los bienes de origen nacional y promover el comercio interno y externo, en un marco de libre competencia, fomentando las prácticas leales de comercio y velando por la defensa de los derechos del consumidor y de la propiedad intelectual.

Sus funciones son: i) adoptar, en coordinación con otros organismos oficiales, la política económica más conveniente a la Nación, relacionada con las fuentes de abastecimiento de bienes y servicios, con el volumen y calidad de la demanda actual de los mismos, y en previsión de la futura, con la comercialización de dichos bienes y servicios; ii) formular planes y programas de desarrollo industrial y comercial incorporando nuevas tecnologías, preservando el medio ambiente; iii) promover, proteger y fomentar la actividad industrial propiciando el desarrollo de nuevos productos dirigidos a satisfacer la demanda interna y a los mercados externos; y iv) fomentar el mejor aprovechamiento del capital, los recursos humanos y naturales del país a través de la industrialización y la creación de nuevas empresas industriales, comerciales, de servicios, canalizando la asistencia gubernamental.

2.A.5.7 Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG)

La misión del MAG consiste en promover la competitividad de la cadena productiva agropecuaria y forestal en el Paraguay, en condiciones de libre mercado, equidad social y sustentabilidad ambiental; en el marco político de un sistema de gobierno democrático, representativo, participativo y pluralista.

2.A.5.8 Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC)

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC) es el organismo encargado de elaborar, proponer y ejecutar las políticas y disposiciones del Poder Ejecutivo referente a las infraestructuras y servicios básicos para la integración y desarrollo económico del país. La implementación de la política vial planificada por este Ministerio es responsabilidad del Gabinete del Vice Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones a través de la Dirección de Vialidad (DV) y de la Dirección de Caminos Vecinales (DCV). Asimismo, en el MOPC está la Dirección de Marina Mercante la cual posee la función de dictar la política naviera.

2.A.5.9 Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN)

DINATRAN es un ente descentralizado con personería jurídica de derecho público, encargada de la regulación del transporte nacional e internacional terrestre de cargas y pasajeros del Paraguay. La DINATRAN se relaciona con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.¹⁷

¹⁷ <http://www.dinatran.gov.py/>

2.B. AMBIENTE OPERATIVO DEL SECTOR TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN PARAGUAY

2.B.1. Proceso de exportación e importación

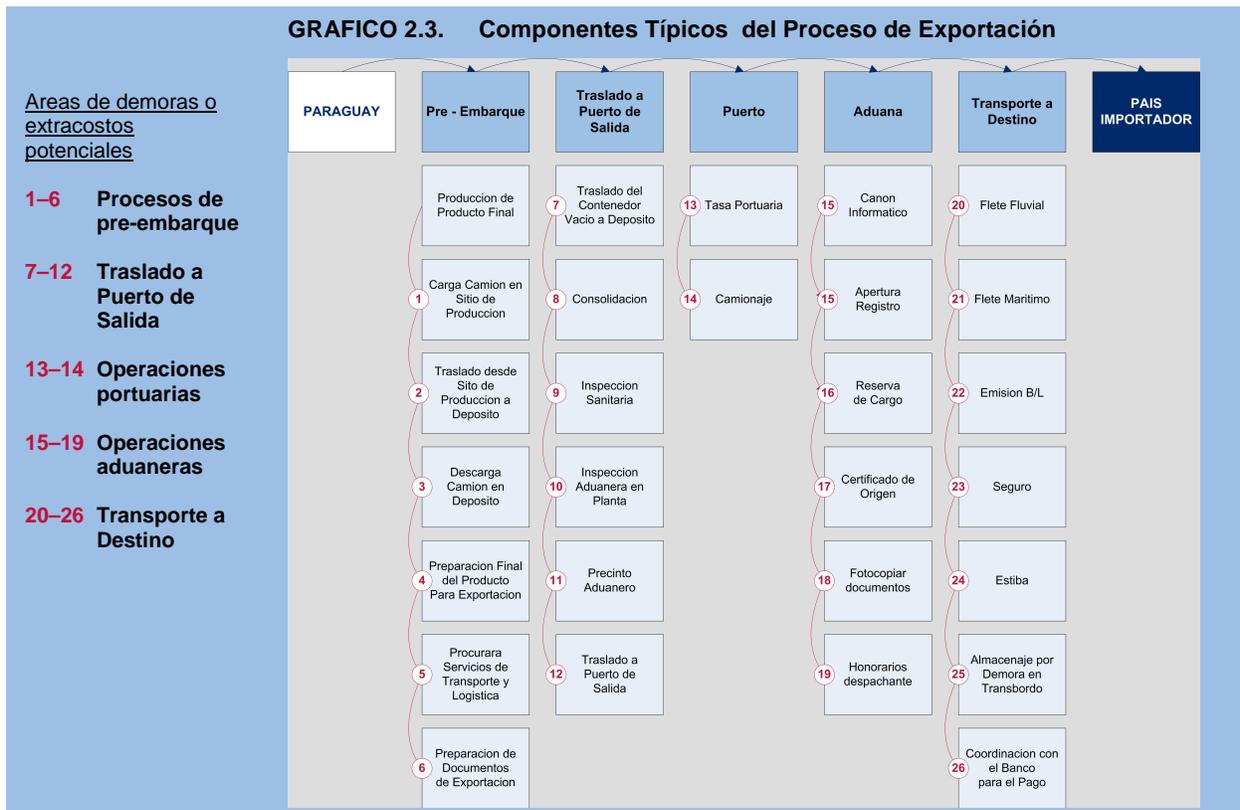
En Paraguay, como en el resto de America Latina, los procesos de exportación e importación se caracterizan por su ineficiencia debido a trabas regulatorias e institucionales. Como se puede observar en la **Tabla 2.12**, en cuanto a varios indicadores de comercio exterior (documentos para exportar, tiempo para exportar, etc.), el Paraguay se encuentra en el nivel promedio en relación a los países de America Latina; pero en comparación con los países de la OECD, los procesos de exportación e importación son muy ineficientes. En los rankings del Banco Mundial Haciendo Negocios (*Doing Business*), Paraguay es el número 97 entre 155 países¹⁸.

TABLA 2.12. Indicadores de Comercio Exterior, 2005

Indicador	Paraguay	Region	OECD
Documentos para exportar (#)	9	7.5	5.3
Firmas para exportar (#)	7	8	3.2
Tiempo para exportar (días)	34	30.3	12.6
Documentos para importar (#)	13	10.6	6.9
Firmas para importar (#)	11	11	3.3
Tiempo para importar (días)	31	37	14

Fuente: "Doing Business Report", 2005, Banco Mundial (www.doingbusiness.org)

El **Gráfico 2.3** ilustra los componentes típicos del proceso de exportación de un producto paraguayo, con un listado de potenciales cuellos de botella u obstáculos que pueden causar demoras o costos financieros adicionales para una empresa exportadora paraguaya.



Fuente: CARANA Corporation, Ilustrativo, 2006

¹⁸ Doing Business Reports, Banco Mundial, 2006 (www.doingbusiness.org)

2.B.2. Tratados regionales e internacionales

2.B.2.1 Organización Mundial de Comercio (OMC)

Se creó al firmarse el Acta Final de la Ronda Uruguay del GATT, que se celebró en Marrakech en diciembre de 1994. Las negociaciones en el seno de la OMC consideran la aclaración y mejora de la normativa vinculante referida a la libertad de tránsito de las mercancías, la disponibilidad de información pública sobre leyes, normas y reglamentos y las reglas y formalidades relacionadas con el comercio internacional. Esto incluye la mejora y simplificación de los procedimientos aduaneros en frontera.

La facilitación del comercio fue introducida como tema específico en la Conferencia Ministerial de la OMC de Singapur (1996). Allí se determinó la realización de acciones para evaluar la procedencia de establecer normas relativas a la simplificación de los procedimientos comerciales en el seno del organismo multilateral. La prioridad fue concentrarse en la *simplificación de los procedimientos aduaneros en frontera*, para agilizar el movimiento, el despacho y la circulación internacional de mercancías.

En la Conferencia Ministerial de Ginebra de la OMC, realizada en 1998, se consideró que el tema no estaba todavía lo suficientemente maduro y consensuado como para iniciar las negociaciones de facilitación del comercio. Recién en la siguiente Conferencia Ministerial (Seattle, 1999), se decidió continuar con reuniones informales a fin de lograr una mayor convergencia entre los países.

Los países en desarrollo (PED) y los países menos avanzados (PMA) concentraron su preocupación en tres temas centrales: la *asistencia técnica* como condición para enfrentar posibles negociaciones, la *cooperación financiera* requerida para la *creación de capacidad*, y el *trato especial y diferenciado*. La puesta en marcha de esta agenda en julio de 2004 podría proveer de una oportunidad para fijar prioridades relacionadas con las estrategias de desarrollo y las capacidades para implantarlas.

2.B.2.2 Mercado Común del Sur (MERCOSUR)

El Paraguay forma parte de varios tratados a nivel regional. El más conocido es, sin duda, el Mercado Común del Sur – MERCOSUR- firmado el 26 de marzo de 1991 por la Argentina, el Brasil, el Paraguay y el Uruguay. El MERCOSUR está basado claramente en la integración, para así poder llegar a nuevos mercados o ampliar los existentes. Los objetivos principales para lograrlo son: la libre circulación de bienes y servicios, establecer un arancel externo común, lograr una política comercial mancomunada, lograr la coordinación de políticas macroeconómicas, y la armonización de legislaciones en las áreas necesarias.

Las bases del MERCOSUR son gradualidad, flexibilidad equilibrio, reciprocidad de derechos y obligaciones y consideraciones y diferencias puntuales de ritmo para Paraguay y Uruguay.

TABLA 2.13. Subgrupos Técnicos del MERCOSUR

Sub Grupo	Area Tecnica
Sub-grupo 1	Asuntos Comerciales
Sub-grupo 2	Asuntos Aduaneros
Sub-grupo 3	Normas Técnicas
Sub-grupo 4	Política Fiscal y Monetaria relacionadas al Comercio
Sub-grupo 5	Transporte Terrestre
Sub-grupo 6	Transporte Marítimo
Sub-grupo 7	Política Industrial y Tecnológica
Sub-grupo 8	Política Agrícola
Sub-grupo 9	Política Energética
Sub-grupo 10	Coordinación de las Políticas Macroeconómicas
Sub-grupo 11	Relaciones Laborales, Empleo y Seguridad Social

Fuente: www.mic.gov.py

Esta integrado por los siguientes órganos que garantizan su funcionamiento: el Consejo del Mercado Común (CMC), el Grupo Mercado Común (GMC), la Comisión de Comercio (CCM), la Secretaría Administrativa (SAM), la Comisión Parlamentaria Conjunta (CPC) y el Foro Consultivo Económico. Cuenta con 11 subgrupos técnicos que son detallados en la **Tabla 2.13**.

Mas allá del análisis de otros aspectos económicos y políticos del MERCOSUR, en lo que hace al transporte, la logística, la facilitación y los aspectos aduaneros, el acuerdo del MERCOSUR no ha logrado las metas que se pautaron hace ya másde una década. Los avances en esta materia no han sido significativos Sin duda en el marco de este acuerdo, Paraguay posee muchas asignaturas pendientes que afectan su competitividad.

Dentro del marco normativo del MERCOSUR, también se hacer referencia al “Protocolo de Olivos para la Solución de Controversias en el Mercosur” (PO), el cual fue aprobado por el Consejo Mercado Común (CMC) en la Reunión celebrada en la ciudad que da nombre al documento, localizada en la Provincia de Buenos Aires, Argentina, el 18 de febrero de 2002.

El MERCOSUR actualmente negocia como bloque con la Unión Europea para lograr un Área de Libre Comercio. Las negociaciones se encuentran empantanadas dadas las posiciones divergentes que existen en el tema de apertura del mercado agrícola europeo.

Por otro lado, negocia como bloque con terceros países como: India, Unión Aduanera Sudafricana (Namibia, Botswana, Lesotho, Swazilandia y Sudáfrica); Israel, Canadá, Corea, Panamá, Egipto, Marruecos, Pakistán, CARICOM, Singapur.

2.B.2.3 Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira)

La Hidrovía Paraguay-Paraná es un Acuerdo Multilateral definido sobre la base de una estrategia de transporte fluvial y de mejora de la navegación, a lo largo del sistema hídrico del mismo nombre, en un tramo comprendido de 3.302 km de los ríos Paraná y Paraguay entre Puerto Cáceres (Brasil) en su extremo Norte y Puerto Nueva Palmira (Uruguay) en su extremo Sur. Los países signatarios, los cuales comparten este sistema fluvial son: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

2.B.2.4 Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

Fue suscrito el 12 de agosto de 1980, tiene doce países miembros Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.

Este acuerdo da la estructura jurídica para la formación de acuerdos marco, base para la negociación de Acuerdo Bilaterales y del MERCOSUR con terceros países. Posee, además, un arancel preferencial entre los países miembros. El Paraguay solo puede trabajar con Carta de Crédito Confirmada con países miembros de la ALADI.

2.B.3. Seguridad

Se considerarán en este capítulo los aspectos de seguridad en el transporte. En primer lugar se describirán las observaciones obtenidas en las entrevistas, y luego se hará referencia a los aspectos que se deberían considerar en el marco de las nuevas normativas a nivel internacional en el transporte.

2.B.3.1 El marco de seguridad actual

En materia de seguridad en el transporte, en términos comparativos a nivel del MERCOSUR y de América Latina, si bien existen algunos problemas en el Paraguay, el estándar de seguridad observado en el transporte terrestre dentro del país parece ser aceptable, con escasas advertencias sobre hechos aislados de hurtos. Esta opinión es diferente al estándar de seguridad existente en el tránsito terrestre en ciertas zonas de Argentina, como el conurbano bonaerense, y en otras de Brasil, donde se incorpora custodia o se adoptan mecanismos de vigilancia.

Con respecto al medio fluvial, los entrevistados mencionaron, más frecuentemente, cuestiones relacionadas a la inseguridad en los ríos en territorio paraguayo, donde existen algunos problemas de hurto y robo de mercadería, como combustible y carga contenerizada.

En el sector portuario, en los puertos privados paraguayos y en los de trasbordo de Argentina, Brasil y Uruguay se ha observado que el nivel de seguridad es alto. Asimismo, en los puertos se observa un cumplimiento generalizado del PBIP.¹⁹

2.B.3.2 Perspectivas en el corto plazo

Más allá de lo arriba indicado, no se observa en el Paraguay una divulgación y tendencia al cumplimiento de los nuevos estándares internacionales de seguridad y protección. La protección es un componente esencial de la viabilidad económica del sistema de transporte marítimo y de la competitividad internacional. La misma debe contribuir a la lucha contra el crimen, el terrorismo y otras amenazas, como el tráfico ilícito de drogas, armas y personas y otras formas de crimen organizado, así como otros ilícitos que afectan la seguridad de la carga y el tráfico marítimo (robos, polizones, contrabando, entre otros), que constituyen una amenaza al comercio, a la explotación de los puertos y a la prestación de servicios de transporte.

En particular, el sistema de transporte de carga contenedorizada es vulnerable a ser usado como blanco de ataques terroristas, por la alta velocidad del tráfico de los contenedores y porque el sistema está muy extendido y abierto. El uso de contenedores, muchas veces puede tener una característica anónima y existe la posibilidad de falsificar intencionalmente la declaración de su contenido.

Una de las grandes dificultades en el mejoramiento de la seguridad en la cadena de transporte internacional de carga contenedorizada, es que no existe un sistema armonizado para el seguimiento y control del movimiento internacional de los contenedores. En realidad, lo opuesto es aplicable: *“El movimiento internacional de los contenedores está caracterizado por las interacciones complejas entre múltiples actores, industrias, agencias reguladoras, modos de transporte, sistemas operativos, mecanismos de garantías, marcos legales, etc.”*²⁰

Conceptualmente, se podría visualizar a la cadena de transporte como una red de canales que captan y concentran los flujos en unos pocos actores, para después dispersarlos a múltiples consignatarios.

¹⁹ Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias

²⁰ OECD, 2004, Report on container transport security across modes - www.oecd.org

Entre los actores que intervienen desde el primer eslabón hasta el último de la cadena de transporte de carga contenedorizada, los transportistas terrestres y los intermediarios de carga o prestadores de servicios, se caracterizan por ser de distinta naturaleza y actividad, dando lugar a un factor potencial de riesgo. Actualmente, las iniciativas multilaterales, bilaterales y unilaterales en seguridad se enfocan en la sistematización de los datos relacionados con la diversidad de actores y, en la minimización de los riesgos, aplicando metodologías que permitan armonizar y compartir los procesos de información.

De lo indicado anteriormente, de la realidad de los actos terroristas ocurridos y de las serias consecuencias que éstos pueden ocasionar; surgen distintas medidas de seguridad, cuyo objeto es combatir los actos terroristas y el contrabando. Estas medidas se establecen en iniciativas, programas, legislaciones, normativas, y regulaciones que apuntan a mejorar la seguridad de toda la cadena logística, *“conservando al mismo tiempo las condiciones de competitividad y facilitando el comercio”*. Las mismas establecen estándares de seguridad y protección.

Las medidas de seguridad y protección portuaria y de los buques deben necesariamente conciliarse con las de facilitación. Ambos factores hacen al interés general, y su respectiva implantación no puede ser aislada. No se puede analizar aisladamente el concepto de la protección ni de la facilitación. Ambos guardan estrecha relación entre sí para que el comercio sea posible y ambos pueden aportar beneficios importantes para la comunidad internacional. Sobre la base de la experiencia internacional, la intención de imponer medidas aisladas de protección o de facilitación no es viable, y origina muchas resistencias y dificultades.

La clave para avanzar en los dos aspectos consiste en conciliar ambos factores, teniendo en cuenta muy particularmente los aspectos operacionales de la realidad en cada país, y no los juicios meramente teóricos.

El concepto de la facilitación del comercio, ya sea unilateral, bilateral o multilateral, tiende a simplificar los procedimientos operacionales y a reducir o eliminar los costos de transacción que afectan, y a veces impiden, los intercambios y movimientos económicos internacionales.

Las principales medidas vigentes de protección se clasifican en multilaterales, bilaterales y unilaterales.

Las multilaterales son básicamente dos:

- **OMI – SOLAS - ISPS** (International Convention for the Safety of life at Sea –International Ship and Port Facility Security, en castellano PBIP). La mayoría de los puertos han implementado el código ISPS, pero el mismo sólo fija estándares en relación a la protección de buques e instalaciones portuarias, excluyendo al resto de la cadena logística, por lo que hay consenso de que esta medida resulta insuficiente.
- La otra medida multilateral que está en proceso de ratificación es el **“Marco de estándares para asegurar y facilitar el Comercio Internacional” dictada por la WCO - World Customs Organization (OMA - Organización Mundial de Aduanas)- y aprobado en junio de 2005**. Este marco comprende la totalidad de la cadena logística.

Luego, existe un conjunto de medidas bilaterales aplicadas por los Estados Unidos de Norteamérica y otras medidas similares en proceso de implantación por parte de países de la

Unión Europea. Estados Unidos, a raíz de los atentados del 11 de septiembre, lanzó distintas normativas, regulaciones y programas que abarcan a los flujos de exportación hacia ese país.

Las principal iniciativa bilateral es:

- **CSI, contenedores Security Initiative.** Iniciativa de seguridad de los contenedores, promovida por el CBP - Bureau of Customs and Border Protection (Bureau de Aduanas y Protección de Fronteras de los Estados Unidos), lanzada oficialmente en enero de 2002. Su objetivo es mejorar la seguridad del contenedor marítimo, buscando evitar que la carga en contenedores se vuelva un objetivo fácil del terrorismo. Esta medida abarca el control de aduana a aduana. La misma se comenzó a aplicar en los puertos HUB, y en la actualidad está en proceso de ser puesta en ejecución en “sub hubs” del área latinoamericana. A mayo de 2006, los puertos en los cuales se ha implementado son: Santos (Brasil), Buenos Aires (Argentina) y Puerto Cortés (Honduras). Asimismo, en más de un país se está en proceso de negociación para la puesta en práctica del CSI, por ejemplo, en el puerto de Cartagena, Colombia. En todos los casos se prevé el intercambio de datos y el acceso de parte de los funcionarios de la aduana de los Estados Unidos a la operación de estos equipos.

Por otro lado las iniciativas unilaterales impulsadas por los EEUU son:

- **Business Alliance for Secure Commerce o Programa BASC,** el cual, al igual que el “*Marco de estándares para asegurar y facilitar el Comercio Internacional*”, está encaminado al establecimiento de estándares y procedimientos globales de seguridad aplicados a la cadena logística del comercio internacional. Esta medida no es de implementación obligatoria.
- **24 hour rule o Advanced Manifest Rule for Vessel Shipments (AMR).** La declaración anticipada de carga 24 horas, fue adoptada con el objetivo principal de permitir a la aduana de los Estados Unidos evaluar los riesgos de que contenedores puedan ser cargados con armas de destrucción masiva, previo al embarque hacia ese país.
- **BTA, BioTerrorism Act. La llamada Public Health Security and Bioterrorism Preparedness and Response Act,** es una norma basada en enmiendas sustanciales hechas por los estatutos de la Food and Drug Administration (FDA). Esta ley aplica criterios preventivos de acciones de bioterrorismo, aumentando el control sobre el flujo de alimentos y elementos biológicos.
- **CTPAT, Customs – Trade Partnership Against Terrorism** (Asociación Aduanero – Comercial contra el terrorismo), programa cuyo objetivo es extender el perímetro de seguridad lo más lejos posible, para garantizar que los importadores transporten sus bienes en asociaciones seguras²¹, desde el momento en que las mercaderías salen de la fábrica hasta que el minorista las recibe.

En la actualidad, ante la gran diversidad de medidas y su diferente alcance y características, muchas opiniones coinciden en la necesidad de desarrollar disposiciones obligatorias

²¹ En el C-TPAT, se hace referencia a Asociaciones Seguras, como organizaciones que han sido auditadas y las cuales por un lado cumplen un estandar mínimo de seguridad y que por otro lado en esta está claramente identificados los propietarios.

multilaterales con el objeto de incrementar la seguridad y facilitación del comercio dentro de la cadena total de suministro de mercancías.

En lo que respecta a las perspectivas del Paraguay en la implantación de estas medidas, hay que diferenciar dos tipos:

En **primer** lugar, el CSI, convenio que requiere un acuerdo a nivel de los dos Estados. A partir de ese evento se podría avanzar en la materia. El mismo criterio se aplica al Marco de estándares para asegurar y facilitar el Comercio Internacional.

Segundo, con respecto al resto de las medidas, las mismas son puestas en marcha por el sector privado, abarcando así a todos los agentes de la cadena: exportador, transportista, operador portuario, freight forwarder, agencia marítima y terminal portuaria.

2.B.4. Tecnología de información (TI)

En lo que respecta al estado de situación del uso de la Tecnología de la Información aplicada al transporte y la logística en el Paraguay, se observa que el avance más significativo está hoy en día en la aplicación del sistema SOFIA desarrollado por la Dirección Nacional de Aduanas. El otro desarrollo que está en proceso de ser implantado es el de la ventanilla única del exportador (VUE), impulsado por el Ministerio de Industria y Comercio.

Además, existen avances en materia de interconexión de datos entre los agentes navieros y las líneas marítimas y entre estos con las terminales portuarias.

2.B.4.1 Sistema Sofía

Este sistema de despacho aduanero informatizado interactúa en forma directa con sus usuarios: Despachantes de Aduana, Empresas de Transporte, Depositarios, Funcionarios de Aduana y con los Organismos vinculados al comercio exterior.

El sistema de información es un conjunto operacional que toma como base y punto de partida el Sistema francés SOFI (Sistema de Computación para el Flete Internacional).

En base a las opiniones relevadas de los exportadores, importadores y prestadores de servicios se observa, en forma generalizada, un alto grado de insatisfacción con la implantación del sistema SOFIA. Las críticas principales son:

ACERCA DEL SISTEMA SOFÍA

Sus objetivos son:

- Simplificación y agilización de los procedimientos de desaduanamiento de las mercaderías.
- Aplicación en forma rápida y uniforme de la legislación en vigencia.
- Mejoramiento de la eficacia administrativa y capacidad de gestión de la Dirección Nacional de Aduanas.
- Obtención de estadísticas de comercio exterior.
- Información para la lucha contra el fraude.

En lo que respecta a su funcionamiento, el sistema SOFIA:

- Permite la conexión de los Despachantes de Aduana o de los Agentes de Transporte, para la formulación de sus Despachos de Importación/ Exportación o Manifiestos, desde sus propias oficinas.
- Existe también la posibilidad de realizar las operaciones desde los Centros Públicos habilitados a tal fin.
- El Despachante llega a la Aduana para realizar sus operaciones (presentación del despacho, verificación documental y/o física y posterior retiro de las mercaderías) conforme al canal selectivo asignado.
- El sistema, para la percepción de tributos, trabaja electrónicamente con el dinero depositado en un Banco de plaza o en las cajas habilitadas en la DNA. Una vez acreditado el monto a la cuenta conjunta Despachante/Importador que disponible para afectarse a las liquidaciones de los tributos.

1. No ha sustituido la tramitación de la documentación física.
2. El costo de la gestión aduanera, no se redujó, sino que se incrementó.
3. No ha representado una simplificación o facilitación de la gestión.
4. No hay confianza respecto al sistema ya que ha demostrado que es vulnerable.

2.B.4.2 Ventanilla Única del Exportador (VUE)

Con respecto al sistema en proceso de implementación de ventanilla única del exportador(VUE), el mismo es un sistema integral de gestión basado en reingenierías de procedimientos, adecuación legal y estructura tecnológica, que permitirá a las personas e instituciones intervinientes en la exportación actuar en forma interactiva, disponibilizando el registro único de exportadores y la tramitación abreviada.

El VUE está siendo desarrollado para simplificar los procesos de exportación, en términos de gestión a partir del registro del exportador, hasta los trámites de egreso de mercaderías nacionales o nacionalizadas (exportación), con la finalidad específica de constituirse en una herramienta ágil y efectiva que facilite las operaciones de comercio exterior, incrementando la calidad del servicio, minimice el traslado de documentos y reduzca al mínimo el costo de tramitación.

Actualmente, el procedimiento para las exportaciones de carne se halla en funcionamiento y los frigoríficos lo utilizan en forma creciente, pues pueden cumplir los trámites en tres horas en lugar de los cuatro días del sistema tradicional²².

2.C. LA POLÍTICA DEL TRANSPORTE Y DE LA LOGÍSTICA INTERNACIONAL

Los sectores empresariales de la producción y los servicios manifiestan que existe una ausencia de políticas de estado sustentables en materia de transporte y logística internacional. En este acápite se analizará, en primer lugar las condicionantes principales que hacen a las políticas del transporte y la logística en el Paraguay, y en segundo lugar, los principales aspectos que deberían ser considerados en la formulación de políticas de transporte y logística internacional para lograr un aumento en la competitividad.

2.C.1. El estado de situación y los antecedentes

Los dos principales aspectos que surgen en el análisis son las limitaciones internas y externas que afectan al transporte internacional. En cada una de ellas hay, también, factores de infraestructura y regulatorios. Sin duda, aquí afecta la condición mediterránea del Paraguay.

El factor de mediterraneidad es sin duda el que potencia la dificultad la ejecución de medidas de mejoramiento concretas de la competitividad del transporte y la logística, por cuanto las medidas a propiciar no sólo dependen de aquellas a desarrollar en el país, sino que dependen de las naciones vecinas ribereñas, y llevan a una acción multilateral, o bien a una sumatoria de

²² Declaraciones de Pablo Cuevas, Director del VUE, Diario ABC Color, Domingo 4 de junio de 2006.

acciones bilaterales. En particular, es evidente la dependencia con respecto a Argentina y Brasil, y en segundo lugar con Bolivia, Chile y Uruguay.

En este análisis surgen primariamente los factores internos, que son de dos tipos:

1. Uno, referido a la infraestructura, abarca tres componentes básicos: el déficit en infraestructura vial, en vías navegables y en puertos. De estos tres, los más significativos actualmente son los dos primeros, ya que los avances en infraestructura portuaria realizados en la década del 90, más allá de haber resuelto el déficit preexistente, han introducido un superávit de capacidad instalada que posibilita un crecimiento y a la vez que un entorno de competencia entre puertos. Con respecto a la infraestructura vial en Paraguay, ésta se encuentra en su mayoría en el dominio público. En general, se caracteriza de suficiente en extensión pero deficiente en calidad, y no muy bien conservada. Existen dos subsectores, el de los caminos vecinales y de las carreteras secundarias. En ellos la situación es problemática e impacta muy negativamente en el transporte y la logística. Por otro lado, la red de carreteras troncales, en lo que respecta al comercio exterior, se concentra en aquellas que tienen interconexión con los países vecinos. Las más afectadas son las que vinculan al Paraguay con Bolivia. Con respecto a las vías navegables, es una problemática cardinal en el Paraguay: hay déficit en la sustentabilidad de la profundidad, y también en materia de balizamiento y en equipamiento de control de la navegación.
2. El segundo, son los serios problemas regulatorios internos, que abarcan a una gama extensa de agencias públicas y del sector privado, y es el área que posiblemente impacte más en el déficit de infraestructura.

La problemática externa también engloba elementos de infraestructura y de regulación.

1. En infraestructura, en lo que atañe al transporte terrestre, básicamente hay problemas en infraestructura vial, mayormente concentrados en la conectividad con Bolivia, de ésta con Chile, y de Argentina con Chile. Asimismo, en la salida por Brasil y Argentina hay déficit de infraestructura ferroviaria, y con Bolivia el déficit es total. En las vías navegables, existe, en forma compartida con Argentina, Brasil y Bolivia, un déficit en el dragado, balizamiento e infraestructura de control de la navegación. Los puertos de Argentina, Brasil, Uruguay y los propios, hoy en día responden a los requerimientos de tránsito que requiere Paraguay.
2. La regulatoria externa tiene problemas importantes: las regulaciones bilaterales y multilaterales presentan cambios de las reglas de juego unilaterales muy significativos, los que agregan sobrecostos a la cadena logística. También ciertas regulaciones de carácter interno gravan la operatoria del tránsito, fuera del territorio del Paraguay, con extracostos.

En síntesis, en el conjunto de la problemática interna y externa, y en la infraestructura y la regulación, los principales problemas responden a la siguiente **Tabla 2.14**. Como se observa, esta es la matriz de base de la problemática, que debería ser considerada en la determinación de una política de transporte y logística internacional.

TABLA 2.14. Factores claves en la Mediterraneidad

MEDITERRANEIDAD			
Factores Internos		Factores Externos	
Infraestructura	Regulación	Infraestructura	Regulación
Transporte Terrestre (Automotor Y Ferroviario)			
Transporte Por Agua (Dragado, Balizamiento Y Control De Navegación)			
Carreteras troncales Caminos rurales Dragado Vías Naveg.	Agencias regulatorias del Comercio Exterior	Ferrocarril Dragado Balizamiento	Agencias regulatorias del Comercio Exterior

2.C.2. Aspectos a Considerar en las Políticas

Sobre la base de lo analizado arriba, surgen las siguientes políticas que deberían ser considerados en la formulación de políticas de transporte y logística:

2.C.2.1 Factores Internos

(a) Infraestructura

Sector vial. En materia de desarrollo vial, la prioridad es avanzar en el desarrollo y mantenimiento de las carreteras troncales que sirven al comercio exterior paraguayo, en particular con Bolivia, donde se observa un estado de deterioro muy alto y un incremento considerable de los fletes por el mal estado de los caminos. Asimismo, en los relevamientos efectuados, se observa un impacto notable en los fletes y en las demoras en la cadena logística generados por el mal estado de los caminos vecinales y carreteras secundarias, lo que refuerza la necesidad de considerar un mejoramiento de los mismos.

Vías navegables. Este subsector tiene limitantes en dos regiones en lo que hace a la sustentabilidad de la profundidad disponible. En primer lugar, en el Río Paraguay, en gran parte del año, la profundidad alcanza los 10 pies, pero existen períodos en los cuales se reduce (dependiendo el tramo) a 6 y 8 pies. En el Río Paraná (zona alta), se observan valores entre 7 y 8 pies. Estos parámetros no son suficientes para lograr competitividad en materia de navegación, y originan sistemáticamente sobrecostos por las limitaciones al volumen de la carga por calado, por las demoras existente por la falta de balizamiento, que restringen la navegación nocturna y por los tiempos perdidos en desarmes y armado de los convoyes. Para definir metas razonables en materia de profundidad hay dos mercados: el de la carga a granel, mayormente soja y combustibles, para la cual en el Río Paraguay se requeriría una profundidad operable de 12 pies y por otro lado un mínimo de 10 pies en el Paraná (zona alta); y el del transporte de contenedores, que necesitaría, en forma estable en el Río Paraguay, una profundidad de 14 pies.

Las medidas a aplicar se basan en implantar un mecanismo de gestión público-privado²³ en la planificación, recaudación de las tasas y gestión del dragado, asignando a estas tasas un destino específico. En la definición de las profundidades a alcanzar y de las tasas correspondientes, el posible rol de los usuarios es clave, y podría reducir los actuales niveles de fletes. En este mecanismo de participación, más allá de considerar el dragado, se debería considerar el balizamiento y el control de la navegación.

(b) Aspectos regulatorios

La ineficiencia en materia regulatoria produce una gran pérdida de competitividad por su alta carga burocrática y carencias en materia de facilitación. Esto abarca tanto al sector público como también al privado. Resolver adecuadamente la ausencia de sistemas que posibiliten efectivamente la automatización de la tramitación, suprimiendo la mayor parte de la documentación física, sería una medida que produciría una recuperación de la competitividad externa. La hipótesis de un mejoramiento en esta materia, más allá de abarcar a la Aduana, debería incorporar a las otras agencias gubernamentales y a los agentes privados del comercio exterior. Una clave para la implementación de estas medidas, sería hacer un seguimiento sistemático de los costos de las transacciones y utilizar esta herramienta para la consideración de las medidas a aplicar. En base a cuantificar y actualizar sistemáticamente los costos burocráticos se podrían proponer medidas concretas y por otro lado, ante la implantación de nuevos procedimientos se podría considerar objetivamente sus beneficios.

2.C.2.2 Factores Externos

(a) Infraestructura

En la infraestructura externa, en lo que se refiere a la infraestructura vial, en primer lugar está la vinculación del transporte terrestre en Bolivia, país que posee el déficit más significativo de todos los vecinos del Paraguay. Los otros países tienen una red troncal aceptable, y sobre la base a acuerdos de integración de la red vial en forma coordinada, existen planes de mejoramiento razonables. En lo que se refiere al transporte terrestre también existe un déficit de infraestructura en los pasos de frontera. Las instalaciones existentes son, por lo general, insuficientes.

El otro déficit está relacionado con la infraestructura ferroviaria. En lo que hace a Brasil, está pendiente la conexión con Cascabel; con Argentina, hay un déficit de equipamiento y mantenimiento en la red que conecta con Paraguay; y en Bolivia la infraestructura es inexistente.

Donde se observa un déficit más pronunciado es en el dragado y balizamiento compartido con Argentina en el Río Paraguay y en el Paraná (zona alta), y en el tramo de la vía navegable Argentina hasta el puerto de Santa Fe. Accesoriamente, también hay carencias externas en el equipamiento existente de control de la navegación.

En todos estos aspectos, las políticas a desarrollar no son exclusivas del Paraguay, sino deben ser concertadas con sus países vecinos. No obstante es posible que sea necesaria la priorización de ciertas metas. El aspecto más prioritario de todos estos déficits es resolver los

²³ La referencia a la recomendación de establecer un mecanismo público-privado, no se refiere a proceder a concesionar ni el dragado ni el balizamiento, sino a un mecanismo de gestión, el cual abarque en especial a los dadores de carga y a los organismos de gobierno responsables de esta materia.

problemas de dragado, balizamiento y la falta de un sistema integrado y moderno de control de la navegación.

(b) Aspectos regulatorios

En materia regulatoria hay en primer lugar importantes problemas en todos los pasos de frontera. Distintos acuerdos bilaterales y multilaterales no han podido consolidar un mecanismo exento de burocracia, y las demoras son notables, lo que afecta la competitividad. En los pasos de frontera hay problemas sanitarios, aduaneros, de seguridad y migratorios. En este particular, hay inconvenientes tanto en Paraguay como en los países fronterizos, y por otro lado restricciones y regulaciones cambiantes en Argentina y Brasil.

Si bien existe un conjunto de acuerdos que regulan los tránsitos, la experiencia indica que la ausencia de mecanismos de solución de controversias, en caso de existir incumplimientos de parte de los Estados Miembro, los acuerdos permiten en la práctica cambiar las reglas de juego en forma discrecional.

En la navegación, si bien existen algunos problemas, los mismos no tienen la envergadura de los del transporte terrestre. En lo que respecta a los problemas regulatorios en los puertos brasileros del Estado de Paraná, hay que destacar el que en este Estado Federalha impuesto restricciones al tránsito de soja. En la solución de los problemas regulatorios de Montevideo y Buenos Aires, se ha avanzado mucho, y los detectados no tienen la categorización de externos, por cuanto se deben a regulaciones de la Aduana y la ANNP del Paraguay. Estos son básicamente: el pago de tasas aduaneras y de puerto, y la exigencia del uso de precintos electrónicos en los contenedores. Se debería considerar la eliminación de estas tasas y con respecto al uso de sistemas de posicionamiento en los contenedores, se debería avanzar en uniformizar a nivel regional el sistema de posicionamiento de los buques y de desarrollar en forma integrada un sistema de control de la navegación.

SECCION 3. PROCESOS Y COSTOS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

3.A. METODOLOGÍA

Mediante la recopilación y análisis de datos sobre el costo de los servicios, se pueden señalar algunas áreas problemáticas específicas dentro de la cadena de transporte y logística para luego priorizar las acciones que tienen mayores oportunidades de producir un impacto. La siguiente sección explica la metodología aplicada y los resultados de un estudio de costos, que se realizó con el objeto de analizar la competitividad relativa de los servicios de transporte y logística de Paraguay para los productos de exportación e importación que afectan grandemente el desenvolvimiento de la economía.

3.A.1. Experiencia Previa

Este estudio es el más reciente de cinco estudios de transporte y logística elaborado por CARANA Corporation, con la aplicación de una metodología desarrollada e implementada durante el contrato *Trade Enhancement for the Services Sector (TESS)* con fondos de USAID. La metodología incluye múltiples niveles de análisis para:

1. El desarrollo de un mapa de transporte y logística que identifica a todos los participantes transaccionales en el comercio exterior, y evalúa su rol y efectividad en la cadena logística.
2. La identificación de limitantes en el ambiente operacional para servicios de transporte y logística.
3. La identificación de costos, sobrecostos y procesos a lo largo de una cadena de exportación e importación.
4. La elaboración de casos específicos para identificar limitantes con impacto significativo en la competitividad de un producto o un país.

Los estudios anteriores de transporte y logística fueron hechos en Nicaragua, Indonesia, Mali y Bulgaria. Estos países fueron seleccionados para reflejar diferencias geográficas, nivel de desarrollo y tipo de exportaciones, cada uno con distintos retos y problemas en el sector de transporte y logística:

- **Nicaragua** fue seleccionado como ejemplo de un país sin puerto principal de exportación, no obstante muy cercano al mayor mercado del mundo, los Estados Unidos.
- **Indonesia** es un país que comprende más de 17.000 islas, que representan casi el mismo ancho que los Estados Unidos, con un mercado interno grande y muy cercano a un mercado regional importante (ASEAN, China y Japón).
- **Mali** es un ejemplo de un país con un alto nivel de pobreza y endeudamiento, un país mediterráneo con muchas dificultades de transporte y tránsito, con una economía muy dependiente de las exportaciones de materias primas y con pocos bienes manufacturados o actividades de valor agregado.
- **Bulgaria** y su importante sector de textil y de confección, es un país ubicado muy cerca de los mercados de la Unión Europea y de los productores principales en la zona Euro-Mediterránea. La capacidad del país de participar competitivamente en la industria textil y

de la confección depende en gran parte en tener un sistema de transporte y logística eficiente, rápido, seguro y con costos bajos.

Para cada uno de estos estudios, la metodología CARANA fue adaptada a los sectores prioritarios y objetivos de desarrollo de cada país. Los resultados y problemas identificados variaban por cadena logística, modo de transporte y situación del país. No obstante, fueron identificados algunos retos y oportunidades comunes. La **Tabla 3.1** presenta un resumen de los estudios anteriores de transporte y logística²⁴:

TABLA 3.1. Estudios de Transporte y Logística elaborados recientemente por USAID/CARANA

País	Productos	RETOS PRINCIPALES							
		Factores Sistemicos				Factores Sectoriales			
		Infra-estructura	Servicio de transporte domestico	Politica de transporte	Aduanas y paso de fronteras	Pre-embarque	Agregacion de cargo	Disponibilidad / Utilizacion de Servicios / Equipos	Cadena de Valor / Gestion Logistica
Nicaragua	Textiles, café, frijoles, queso, frutas y verduras frescas	•	•		•	•	•	•	•
Indonesia	Caucho, camaron, café, cocoa, textiles, contrachapado, muebles	•	•	•	•	•	•	•	•
Mali	Algodon, ganado, oro, mangos	•	•	•	•	•	•	•	•
Bulgaria	Textiles, calzado	•		•	•				•

Fuente: CARANA Corporation, 2006

3.A.2. Paraguay ~ Alcance del Análisis

Para este estudio en Paraguay, la metodología incluyó cuatro etapas principales:

1. Definición del alcance de análisis
2. Identificación de fuentes de información
3. Relevamiento de costos
4. Análisis de la información y obtención de resultados

3.A.2.1 Definición del alcance de análisis

En esta etapa se estudiaron las transacciones internacionales de exportación e importación de Paraguay, junto con el contexto geográfico del país, con el fin de determinar los productos a ser incluidos en el estudio. Los principales socios comerciales por productos y los corredores comerciales de transporte. Los productos y corredores de transporte fueron seleccionados sobre la base de los siguientes criterios (para más información, ver **3.B.1. Productos y Corredores** en página 38):

- Historial de exportación o evidencia de un creciente interés por exportar ese producto.
- Volúmenes de comercio existentes en la actualidad.
- Cobertura de las modalidades de transporte frecuentemente utilizadas.

²⁴ Para más información sobre estos estudios, por favor dirigirse al sitio web de CARANA: http://www.tessproject.com/products/special_studies/

- Importancia para la economía paraguaya.

En el caso de la exportación, el análisis se focalizó en los costos de transporte y logística desde donde el producto se origina, por ejemplo, la finca del productor, hasta el primer punto de llegada del país de destino. Los costos de producción no se incluyen.

En la importación se analizaron los costos de logística y transporte desde que el producto está puesto en el puerto de origen hasta que llega a la planta del importador. Para los costos de flete interno, tanto para importación como exportación, se estableció una distancia promedio, con el objetivo de facilitar el análisis.

3.A.2.2 Identificación de fuentes de información

En una segunda etapa se procedió a identificar y seleccionar las empresas que operan en el sector. Posteriormente se realizaron las entrevistas, en promedio tres por sector, esto es, tres diferentes transportistas terrestres, tres exportadores por producto seleccionado, a tres agencias navieras, etc.

A través de las entrevistas y de consultas a diversas fuentes de información, se relevaron los principales costos de transporte y logística de los productos de exportación e importación seleccionados, de acuerdo a los corredores utilizados, lo que permitió tener valores referenciales de cada paso del proceso logístico y de transporte. Una descripción más detallada de la estructura de costo relevada se brinda en secciones posteriores. Finalmente, se procesó la información obtenida.

En secciones posteriores se describirán, en forma extensiva, los resultados obtenidos por tipo de producto seleccionado.

3.B. ADAPTACIÓN AL CONTEXTO PARAGUAYO

Para el análisis, se seleccionaron las rutas de comercio más transitadas de acuerdo a los productos estudiados que se detallan en la **Tabla 3.2**. Este estudio se basa en los corredores utilizados hoy día para exportar o importar los productos seleccionados.

TABLA 3.2. Productos y Corredores Seleccionados

PRODUCTO	EXPO/IMPO	TIPO DE EMBARQUE	CORREDOR		
			Modo	Origen	Destino
Soja (no procesado)	Exportacion	camion	Terrestre	Ciudad del Este	Cascavel (Brasil)
Soja (no procesado)	Exportacion	barcaza	Fluvio-Maritimo	Asuncion - Nueva Palmira/Rosario	Rotterdam (Holanda)
Carne enfiada	Exportacion	camion refrigerado	Terrestre	Asuncion	Santiago de Chile (Chile)
Carne congelada	Exportacion	FCL 40'	Fluvio-Maritimo	Asuncion - Buenos Aires/Montevideo	San Petersburgo (Rusia)
Molduras de Madera	Exportacion	FCL 20'	Fluvio-Maritimo	Asuncion - Buenos Aires/Montevideo	Miami (USA)
Semillas de Sesamo	Exportacion	FCL 40'	Fluvio-Maritimo	Asuncion - Buenos Aires/Montevideo	Osaka (Japon)
Agroquimicos	Importacion	FCL 20'	Fluvio-Maritimo	Shanghai - Buenos Aires	Asuncion
LCL	Exportacion	9 tambores	Fluvio-Maritimo	Asuncion - Buenos Aires/Montevideo	Baltimore (USA)
LCL	Importacion	346 cartones	Fluvio-Maritimo	Houston - Buenos Aires	Asuncion
Informatica	Importacion	1,200 Kg	Aerea	Miami	Ciudad del Este

La justificación para la selección de cada producto y corredor se detalla en la siguiente sección.

3.B.1. Productos y Corredores

3.B.1.1 Soja

- La soja es uno de los principales rubros de exportación del Paraguay. En promedio, ha representado el 41 por ciento del valor total de exportaciones.
- A diferencia del sésamo, la producción de soja está más mecanizada, dado que la unidad mínima de producción eficiente es elevada. Los productores de soja poseen fincas de mediano y gran tamaño, y la mayoría de ellos implementan métodos de explotación estandarizados. Se cultivan alrededor de 2 millones de hectáreas con un rendimiento promedio de 4 millones de toneladas, de los cuales se exporta en granos alrededor del 70 por ciento y el remanente se dedica a la industrialización, especialmente aceite de soja.²⁵

Tabla 3.3 Producción y Uso Anual de Soja, 1989-2005

Año	Exportación		Industria		Semilla	Producción Total
	Ton.	%	Ton.	%	Ton.	Ton.
1989	945,375	88.3	99,741	9.3	25,000	1.070.116
1990	1,559,897	89.6	146,738	8.4	35,000	1.741.635
1991	866,525	74.0	269,141	23.0	35,000	1.170.666
1992	831,885	60.4	519,895	37.8	25,000	1.376.780
1993	1,390,259	69.2	558,682	27.8	60,000	2.008.941
1994	1,174,761	62.1	666,748	35.3	50,000	1,891,509
1995	1,537,603	66.6	720,000	31.2	50,000	2,307,603
1996	1,587,428	65.9	741,000	30.8	80,000	2,408,428
1997	2,150,000	77.6	541,000	19.5	80,000	2,771,000
1998	2,293,601	76.8	641,000	21.5	53,600	2,988,201
1999	2,298,758	77.1	596,000	20.0	85,300	2,980,058
2000	2,025,552	70.6	800,871	27.5	75,000	2,911,423
2001	2,509,948	71.7	917,231	26.2	75,000	3,502,179
2002	2,385,979	67.3	1,085,695	30.6	75,000	3,546,674
2003	3,167,193	70.1	1,260,822	27.9	90,000	4,518,015
2004	2,664,415	68.0	1,172,000	30.0	75,000	3,911,415
2005	2,882,182	71.3	1,077,646	26.7	81,000	4,040,828

Fuente: CAPECO

- Las principales zonas de producción se encuentran en la Región Oriental, en los departamentos del Alto Paraná (33 por ciento), Itapúa (25 por ciento) y Canindeyú (17 por ciento). Otro enclave de producción en crecimiento es la zona de San Pedro (5 por ciento).
- La capacidad estática de almacenamiento de soja es de 5 millones de toneladas.
- La soja se exportaba, entre los años 2000-2003 en un 42 por ciento por vía terrestre y 56 por ciento por vía fluvial, pero la prohibición de embarque de soja transgénica en el puerto de Paranaguá, y problemas para arancelarios en frontera, hicieron que cambiara el sistema de logística. Actualmente, la producción de soja sale a granel por vía fluvial hasta los puertos de Nueva Palmira o Rosario, para luego dirigirse a los puertos de ultramar, Róterdam principalmente. Entre los años 2004-2005, en promedio, se exportó 84 por ciento por vía acuática, 12 por ciento por vía terrestre y el resto por vía férrea (3,2 por ciento).

3.B.1.2 Carne

- La exportación de carne y menudencias ha representado, en promedio, el 8 por ciento las exportaciones de Paraguay en el período 2000-2005.
- Las principales zonas de producción se encuentran tanto en la región Oriental como en la Occidental, en los departamentos de San Pedro, Concepción, Amambay, Neembucú, Villa Hayes y Boquerón.
- Los principales mercados de exportación son Rusia y Chile, con un 48 y 18 por ciento de participación respectivamente. Las exportaciones a Rusia se realizan por vía acuática a

²⁵ Capeco, 2004-5

través de los puertos de Nueva Palmira y Buenos Aires. A Chile la carne se envía vía terrestre, en tránsito por territorio argentino.

- Las demoras en la recepción de los animales para faenamiento debido a las malas condiciones de los caminos influye en toda la cadena logística, pudiendo ocasionar demoras en la entrega del contenedor en el puerto de embarque.
- Existen 17 plantas frigoríficas en el país.²⁶

3.B.1.3 Madera

- Las maderas, tradicionalmente se exportaron sin un mayor grado de procesamiento, lo cual implica la venta de un producto altamente cualitativo sin el valor agregado que pudiera obtener mediante un procesamiento. Sin embargo, visto la importancia creciente de productos con valor agregado, como el parquet y las molduras, se escogió este producto.²⁷
- La exportación de madera se realiza en forma de parquet y molduras principalmente representa el 6 por ciento del total de exportaciones paraguayas. Es un producto de exportación que sale de Paraguay con valor agregado bajo las partidas arancelarias 4409 y 4418 (molduras).
- De la comparación entre datos registrados por Paraguay y los datos del CCI para a partida 4409, Estados Unidos recibe el 8 por ciento pero para la partida 4418, a este mercado se destina el 90 por ciento de las exportaciones. En otras palabras, el mercado norteamericano es un importante comprador de productos de madera manufacturados.
- Si bien se pueden encontrar zonas de explotación de materia prima en San Pedro, Canindeyú y Concepción, la aguda escasez obliga a pensar en nuevas fuentes de abastecimiento, entre los que se destacan la zona de El Dorado, en Misiones, República Argentina y la zona de Santa Cruz de la Sierra. En ciertos casos, la materia prima debe pasar dos o más fronteras hasta llegar a la fábrica.
- Los fabricantes de molduras de madera exportan su producción mayormente al mercado de Estados Unidos, a través de cadena de distribuidores.
- El rubro madera se escogió considerando que es un producto con valor agregado, transportado en contenedores y con destino final a puertos de la zona este de los Estados Unidos. Los productos que ingresan a ese mercado gozan de un régimen preferencial de desgravación arancelaria.
- Las exportaciones se realizan en contenedores de 20". La carga sale consolidada desde la fábrica.

3.B.1.4 Sésamo

- El sésamo representó un 1,5 por ciento de las exportaciones de Paraguay en el año 2004. Esta participación ha crecido rápidamente desde el año 2000, constituyéndose en una fuente de ingresos para las familias campesinas, en reemplazo del algodón.
- La producción de sésamo se caracteriza por ser un cultivo familiar. Tiene características artesanales, dado que la unidad mínima productiva para su cultivo es baja, lo que permite que familias con áreas pequeñas sean productoras de sésamo. Una explotación promedio tiene entre 1-2 hectáreas.
- Los productores entregan el sésamo en bolsas directamente a los acopiadores o a los Centros de Acopio. Estos centros sirven como depósito temporal del producto, hasta alcanzar volúmenes suficientes que justifiquen su traslado para embarque en las cercanías

²⁶ Fundación DENDE: Plan de Carne, 2006.

²⁷ La Red de Inversiones y Exportaciones (Rediex) lanzará oficialmente la Mesa Sectorial de Productos Forestales, que es otro de los rubros tradicionales importantes, pero con poco valor agregado.

de Asunción. Un camión realiza múltiples paradas para recoger el producto. Los productores no siempre están listos para entregar la mercadería, lo cual dificulta el proceso de recolección.

- Las principales zonas de producción de sésamo en el Paraguay se encuentran en la Región Oriental, especialmente en los departamentos de San Pedro y Concepción, y en menor medida en Caaguazú, Itapuá, y Alto Paraná.
- Este producto de exportación presenta dos clases de semillas que varían en su valor, y de acuerdo a la calidad de las mismas son utilizadas para ser exportadas como aceite o como granos.
- El valor promedio del sésamo se encuentra en US\$1.100 por tonelada.
- La mayor parte de las exportaciones se dirigen al mercado asiático, destacándose Japón (63 por ciento), seguido de Alemania (7,7 por ciento) y Corea (3,9 por ciento) como principales mercados de destino. El sésamo no está gravado con aranceles en esos mercados.
- Las exportaciones se realizan en contenedores por vía fluvial hasta los puertos de Nueva Palmira o Buenos Aires, y desde allí, por vía marítima a los puertos del Asia o norte de Europa.

3.B.1.5 Agroquímicos

- Los insecticidas y fertilizantes se importan principalmente de la China (35 por ciento) y del Brasil (17 por ciento)²⁸
- Los contenedores se descargan en el puerto y se trasladan a camiones que realizan el despacho del producto hasta las zonas de producción o hasta los depósitos de los importadores o depósitos habilitados.
- La mayor parte de las importaciones se realizan en tambores.

3.B.1.6 Carga genérica LCL de exportación e importación

- La carga LCL (En inglés Less Container Load), a diferencia de la FCL (en inglés Full container Load) de exportación e importación comprende a cualquier producto que se exporte o importe en volúmenes inferiores al volumen de carga que entra en un contenedor.
- Este tipo de exportación e importación es importante en el comercio internacional, dado que hay pequeños exportadores e importadores que no tienen la suficiente carga para llenar un contenedor y también grandes importadores y exportadores los cuales tan solo necesitan enviar una muestra o un repuesto.
- Hay una vasta gama de tipo de productos entre lo que se pueden mencionar en la exportación, como ser los aceites esenciales, kaa heé, muestras, etc, y en las importaciones como juguetes, químicos, repuestos, etc. Este corredor se escogió teniendo en cuenta que dadas las economías de escala que existen para los grandes productores, para las PYMEs puede resultar muy costoso exportar teniendo en cuenta que no tienen volumen suficiente para llenar un contenedor. La consolidación de los diferentes envíos queda a cargo de empresas consolidadoras, las cuales son agentes de carga internacional o freight forwarders, las cuales incluyen en el precio el costo de oportunidad las posibilidades de no lograr llenar totalmente los contenedores.

²⁸ En el caso de las importaciones de China, las cifras reportadas por el Paraguay y por la China presentan diferencias atribuibles a los costos de transporte. En el caso de Brasil, las diferencias son más del doble, por lo cual se puede presumir ciertos procesos informales --subfacturación, contrabando—de las importaciones.

3.B.1.7 Productos Informáticos

- Los flujos considerados, corresponden a los volúmenes importados en ciudad del Este en vuelos charter los cuales operan semanalmente desde Miami. Existen, en base al relevamiento efectuado, el cual a diferencia de los otros productos relevados se trata de un análisis preliminar, un promedio de dos vuelos semanales, los cuales aparte de estos productos también suelen traer electrónica.
- El mercado de cargas aéreas del Paraguay carece de conexiones internacionales directas para el transporte de pasajeros, con la excepción de algunos destinos regionales, por lo cual también carece de servicios de línea regular para la carga aérea, lo cual hace depender al mercado paraguayo de transbordos en Sao Paulo y Buenos Aires. Esta característica representa una desventaja competitiva para este modo de transporte por cuanto implica costos adicionales. El precio relevado promedio de esta mercadería en los vuelos charter arriba indicados está en el orden de los US\$ 100 el kg, y el precio promedio del flete actual es de US\$ 2,05, parámetro el cual, se ha estimado que está US\$ 0,25 por arriba del mercado de Sao Paulo y Buenos Aires.

3.B.2. **Definición de categorías de Costos**

Para el análisis de los costos de la cadena de transporte y logística, se desarrolló un marco integral secuenciado, el cual se utilizó para obtener información. Dado que los costos en todos los casos de las encuestas no siempre son conocidos, compartidos o no están siempre disponibles en el terreno, se aplicó una variedad de métodos para identificar o estimar solamente la información más relevante.

Por ejemplo, a veces la información sobre los costos era suministrada parcializada, agrupada o de tal manera que no se podían desglosar todos los subcomponentes. El objetivo era elaborar un cuadro promedio y referencial del comercio internacional y de los problemas logísticos de Paraguay, el cual sirvió de guía para el análisis de los datos.

Se aplicó un enfoque basado en las actividades, con el objeto de analizar los costos de transporte y logística.

Las actividades del proceso de exportación e importación fueron desglosadas en diferentes pasos, de acuerdo al tipo de transporte. Muestran el movimiento de los bienes desde el productor hasta el comprador, en el caso de la exportación, y del puerto exportador hasta la planta del importador en el Paraguay. Si bien los procesos varían de acuerdo al modo de transporte, se trató de buscar una estructura de costo madre que se fue adaptando a las características de los corredores y productos seleccionados.

A continuación se ilustran las categorías de costos trabajadas, según tipo de transporte y de acuerdo al tipo de comercio, exportación o importación (**Gráfico 3.1**, **Gráfico 3.2**, **Gráfico 3.3**)

GRAFICO 3.1. Exportación via Fluvial Maritmo



GRAFICO 3.2. Exportación via Terrestre



GRAFICO 3.3. Importación via Fluvial Maritmo



Preembarque	Actividades de preembarque, que incluyen consolidación, empaquetado y almacenamiento de los productos, transporte al exportador y cualquier otra actividad que sea necesaria o se realice antes que la carga salga para el destino final. A su vez, se incluyen los gastos relacionados con inspecciones y certificaciones exigidos por algún organismo de sanidad de Paraguay.
Traslado al puerto de salida	En este punto se incluye básicamente el flete interno terrestre, de la planta del exportador hasta el puerto, y cualquier otro costo logístico que se origine en esta etapa del proceso.
Puerto	En este rubro se incluyen los costos de espera, de entrada y salida del puerto.
Aduana	Bajo el rótulo de Aduana se engloban todas aquellas actividades vinculadas con la Aduana y el despachante aduanero. A su vez, se incluyen las certificaciones e inspecciones que son exigidas por el cliente o por el país importador. En el caso de transporte terrestre, se incluyen los gastos relacionados con pasos a frontera, etc.
Transporte a destino	Aquí no sólo se incluye el costo de flete a destino sino también los gastos relacionados a seguros, manipuleo y servicios portuarios en el caso de transporte fluvial - marítimo.
Costo de inventario y financieros	Los costos de inventario y financieros son calculados en todo el proceso de exportación e importación. En este rubro se intenta calcular aquellos costos que surgen como consecuencia de tener la carga parada, impidiendo que esta siga su proceso de exportación o importación, lo que ocasiona un perjuicio para los agentes comprendidos en la cadena de comercio exterior al no poder liquidar en tiempo y forma sus cobros (ver “Tiempo Como Barrera al Comercio” en la página siguiente)

“TIEMPO COMO BARRERA AL COMERCIO”

El Paper de David Hummels, “Time as a Trade Barrier”, estudia la importancia del tiempo como barrera al comercio y estima la magnitud de los costos del tiempo y los relaciona a los patrones de comercio y a la organización internacional de producción. El modelo de Hummels analiza la decisión de una firma exportadora de comerciar a gran velocidad utilizando un medio de transporte de elevado costo, el transporte aéreo, frente a uno más barato pero de menor velocidad, el transporte marítimo.

Dicho modelo incorpora una importante base de datos de precios, tarifas, cantidades, y velocidades de diferentes modos de transporte del comercio de Estados Unidos. Las variaciones entre exportadores y commodities en el relativo trade off de precio/ velocidad identifica el deseo de pagar por el ahorro de tiempo en el proceso de transporte de las mercaderías; este deseo se traduce en una medida directa de la barrera ad valorem equivalente a un día adicional de tiempo de viaje.

Tal como se señala a lo largo del paper de Hummels citado, el “tiempo” es una importante barrera al comercio para todos los productos si bien algunos productos son más sensibles al tiempo que otros tales como los productos informáticos, o ciertos productos que están altamente relacionados con alguna ocasión o fecha específica como los huevos de pascua en Semana Santa o la exportación de flores en San Valentín ya que si estos productos no llegan en tiempo y forma, la venta de los mismo se vuelve obsoleta.

Por medio de modelos econométricos, Hummels encontró que para los productos manufacturados cada día de viaje en promedio se traduce al 0,8 por ciento diario del valor de la carga, lo que equivale al 16 por ciento de la tarifa para un viaje de 20 días de longitud promedio. Haciendo un promedio de los resultados hallados para los diferentes productos estudiados por Hummels, se obtiene que cada día de viaje en promedio se traduce al 0.5 por ciento diario del valor de la carga.

En base a este trabajo se ha adoptado en el presente estudio por ejemplo para materias primas, como ser la Soja un índice del 0,3 por ciento, para productos con mayor componente de valor agregado como ser carne congelada o enfriada un 0,5 por ciento y para productos de alto valor agregado como ser la carga de informática un 0,8 por ciento.

A su vez las estimaciones señalan que cada día adicional en el tránsito marítimo reduce la probabilidad que un país exporte a los Estados Unidos en un 1 por ciento para todos los productos a 1.5 por ciento para productos manufacturados. Un punto importante que se señala en este paper, por más que no es cuantificado dentro del modelo econométrico, es que en promedio los países en desarrollo presentan tres características principales, la mayoría de ellos se encuentran a distancias mayores de los mercados de destino, los volúmenes para estos países suelen ser menores por lo cual a una mayor cantidad de paradas son requeridas para completar los barcos, y en tercer lugar la frecuencia de visitas es menor; en este último caso los tiempos de producción se deben ajustar endógenamente por lo cual los tiempos de transporte interno y de producción se vuelven un factor principal dentro del proceso de exportación

3.B.3. Fuentes principales de información

Los costos y detalles de las transacciones comerciales y la información compratida en este documento fueron capturados a través de entrevistas, documentos, páginas web y seguimientos varios a los participantes del comercio exterior.

Las entrevistas fueron realizadas directamente con más de 130 personas involucradas en el tema. Eran de una hora máso menos de duración, y en cada una se establecía un contacto con el entrevistado para futuras consultas durante el periodo del trabajo. Las siguientes entidades forman parte del conjunto de entrevistas.

Tabla 3.4 Principales Entidades Entrevistadas		
Sector Privado	Comunidad Internacional	Sector Público
<ul style="list-style-type: none">• Productores y Manufactureros• Importadores• Líneas Navieras• Terminales Portuarias• Freight Forwarders• Compañías de Transporte Terrestres• Compañías de Transporte Aéreo• Asociaciones de Productores• Gremios Empresariales• Ferrocarriles del Paraguay	<ul style="list-style-type: none">• USAID / Paraguay• Paraguay Vende• Banco Mundial• Banco Interamericano de Desarrollo• CEPAL• UNCTAD	<ul style="list-style-type: none">• Asesor del Presidente de la República• Dirección General de Aduanas• Ministerio de Industria y Comercio• Ministerio de Relaciones Exteriores• Rediex

Para las fuentes secundarias de información referenciadas en este estudio, se refiere a la Bibliografía en [Anexo B](#).

3.B.4. Procesamiento de la información

Siguiendo los lineamientos establecidos en los puntos A y B, se procedió a procesar la información relevada sobre la base de los casos promedio para cada exportación e importación seleccionada. Para cada producto - corredor, se realizó un archivo excel, que cuenta con tres planillas principales:²⁹, las cuales se subdividen en cinco componentes:

- “Proceso de Exportación”
- “Análisis de las Categorías de Costos”
- “Análisis de los Sobrecostos”
- “Potenciales Ahorros”
- “Gráficos”

Proceso de Exportación: En este componente, en una primera parte, como “Información General” y “Suposiciones,” se indican los parámetros establecidos, el producto, la ruta, volumen, precio FOB y CIF y otros parámetros necesarios para el cálculo de costos de logística y transporte, como, por ejemplo, el parámetro para el cálculo del costo de inventario³⁰. En una segunda parte se indican todos los costos de transporte y logística de todo el proceso de exportación e importación bajo estudio. En todos los casos, los costos son calculados por toneladas y dependiendo del tipo de producto, a su vez por contenedor de 20 o 40 pies, por

²⁹ Adjuntas en el [Anexo A](#)

³⁰ Tiempo Como Barrera al Comercio” en la página anterior

camión, barcaza o por un embarque promedio, medido en m³ en el caso de las cargas LCL (ver ejemplo de planilla para la obtención de datos, **Gráfico 3.4**).

En este componente también se clasifican los sobrecostos en privados y públicos, en función del origen de los mismos. Es importante remarcar que en los sobrecostos se abarcan los originados por costo de inventario y financieros, como también aquellos por excesos en las tarifas o por servicios no prestados.

GRAFICO 3.4. Categorías de Datos Observados y Calculados en el Proceso de Exportación

	COSTOS OBSERVADOS			COSTOS CALCULADOS	
	COSTOS DIRECTOS	COSTOS INDIRECTOS	TIEMPO EXCESIVO DE DEMORA	COSTO INVENTARIO	COSTO FINANCIERO
Pre - Embarque	Empaque Flete Consolidación Control de Calidad Inspeccion Sanitaria	Mermas Lucro cesante	Demora Flete Demora Consolidación Demora Retiro Contenedor Demora Inspeccion Sanitaria	f(tiempo, costo oportunidad)	F(tiempo, tasa de interes, o \$/ hora de demora)
Traslado a Puerto de Salida	Flete	Mermas Lucro cesante	Demora Paso de Frontera (transporte terrestre)	f(tiempo, costo oportunidad)	F(tiempo, tasa de interes, o \$/ hora de demora)
Puerto	Tasa Portuario Camionaje	Mermas Lucro cesante	Demora Acceso a Puerto	f(tiempo, costo oportunidad)	F(tiempo, tasa de interes, o \$/ hora de demora)
Aduana	Inspeccion Canon Info. /Apertura Precinto Aduanero Certif. Origen Tasa Dep. F. Paraguayo Honorarios Despachante	Coimas	Demora Inspeccion Aduana Demora Falta Documentacion	f(tiempo, costo oportunidad)	F(tiempo, tasa de interes, o \$/ hora de demora)
Transporte a Destino	Flete Fluvial & Flete Marítimo B/L, Logistic Fee Estiba Tasa Portuario Transbordo	Mermas	Demoras en Transporte Fluvial Demoras en Puerto de Transbordo	f(tiempo, costo oportunidad)	F (tasa de interes, días)
Gastos Financieros	Seguro Gasto por cobranza		Demora en liquidacion	f(tiempo, costo oportunidad)	F (tasa de interes, días)
	COSTOS DIRECTOS TOTALES	COSTOS INDIRECTOS TOTALES	TOTAL DE DEMORAS EXCESIVAS	TOTAL DE DEMORAS EXCESIVAS	TOTAL DE DEMORAS EXCESIVAS

Análisis de las Categorías de Costos: en este componente se resumen los costos de acuerdo al tramo que se hayan generado, agrupándolos en preembarque, transporte terrestre, aduaneros (y/o exigencias de otros agencias gubernamentales), transporte por agua y cobranza, calculándose un costo referencial por tonelada en cada etapa.

Análisis de los Sobrecostos: Se realiza un análisis de la relación de los costos directos y sobrecostos con el valor FOB del producto examinado, y la participación pública y privada en los sobrecostos.

Potenciales Ahorros: En la etapa siguiente se hace el ejercicio de analizar, de acuerdo al volumen exportado e importado en el último período anual estadístico disponible, la pérdida por

sobrecostos en un estudio que abarca al volumen exportado e importado a nivel nacional, y el ahorro potencial en el caso de eliminar los sobrecostos.

Gráficos: Finalmente, este componente presenta la información obtenida y la visualiza a través de diferentes gráficos.

3.C. RESULTADOS

3.C.1. Exportación de soja fluviomarítima

En este acápite se ha analizado un caso de exportación de soja, vía fluviomarítima, la cual recorre en promedio, 30 km desde el punto de cosecha al Centro de Acopio y de la Planta – Puerto, unos 200 km en promedio, en cualquiera de los enclaves de producción (zona norte, sur-este, centro). Luego es cargada en algún puerto en las proximidades de Asunción y la cual tras transbordar en Nueva Palmira, Uruguay o Rosario, San Lorenzo en la Argentina se dirige a Rotterdam, Holanda.

Los resultados obtenidos en este corredor, se visualizan en la **Tabla 3.5:**

TABLA 3.5. Soja: Costos del Proceso de Exportación Fluviomarítima

Información General		Suposiciones			
Producto	Soja	0.03%	tasa de interes diaria		
Corredor	Fluvio marítimo Nueva Palmira/Rosario - Rotterdam	0.30%	valor FOB de la carga / día de demora		
Valor FOB de la carga	190.00 US\$/ ton	5,740	G\$/ US\$		
Valor CIF de la carga	238.95 US\$/ ton	24	horas / día		
Volumen	1200 toneladas / barcaza	0.7	US\$ / km		
	27 Ton / camion	6	US\$ / hora por lucro cesante		
	1 Cantidad barcasas x B/L				

Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos por Ton.	Costos Indirectos por Ton.	Tiempo de Demoras	Costo de inventario ((tiempo))	Costo financieros	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	Demoras desde finca a Silo/ C.Acop			3	0.07		Demora por deficiencia vial Costo de tener parado el camion Distancia promedio: 30 km ida, se considera ida y Distancia promedio: 30 km ida, se considera ida y Se considera US\$ 1/ ton cargada Se considera US\$ 1/ ton cargada Control de calidad que exigen clientes 1% por mermas por t en proceso de pre embarque
	Lucro cesante camion			3		0.67	
	Flete desde Finca a Silo/C.Acop	1.51					
	Flete desde Silo/C. Acopio a	1.51					
	Descarga camion en planta	1.00					
	Carga camion en planta	1.00					
	Control de Calidad	0.25					
Mermas en el transporte			1.90				
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	2.01					Distancia promedio: 200 km ida, se considera ida y
Puerto	Demora en acceso a puerto local			11	0.26		son 12 hs promedio se consideran 11 hs de demora Costo de tener parado el camion
	Lucro cesante camion			11		2.44	
	Servicio portuario local	3.00					
Aduana	Canon informático	0.021					Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$25 Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$68 Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$42 150 Gs por tonelada Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$5 Demoras generadas por tramitaciones de M. Se estima 20 precintos por barcaza de US\$0,44 c/u. Un despacho por barcaza de 1200 ton. Costo US\$20 347 gs/ ton Tasa cobrada en Nueva Palmira. Por despacho por barcaza de 1200 ton. Costo US\$8 Costo US\$ 0,11 por t
	Gastos varios	0.057					
	Inspeccion Aduanera	0.035					
	Apertura de registro	0.030					
	Reserva de Carga	0.004					
	Demoras por tramitacion M.M			48	1.14		
	Precinto Aduanero	0.007					
	Certificado de Origen	0.017					
	Inspeccion SENAVE	0.060					
	Tasa Deposito Franco Paraguayo	0.200					
Fotocopias docs	0.007						
Honorario despachante	0.110						
Transporte por agua	Costo flete fluvial	18.00					Valor estimado por tonelada Asumiendo que la barcaza podría llevar 200 t mas Asumiendo dos días de pérdida por viaje Costo promedio por ton 0,5% valor FOB Servicios prestados en puerto de transbordo
	Sobrecosto flete por falta de			48	1.14		
	Sobrecosto por demora en viaje						
	Flete Marítimo	30.00					
Seguro	0.95						
Servicio Portuario en transbordo	4.50						
Cobranza	Gasto por cobranza	0.021		240		0.57	Costo transferencia US\$ 25 por despacho x barcaza Demora promedio de 10 días.
	Demora en liquidación						
		64.31	1.90	364	2.61	3.68	

Fuente: CARANA Corporation, Encuestas Realizadas, 2006

En el análisis de los datos, se llega a las siguientes conclusiones:

En primer lugar, considerando un precio FOB de US\$ 190, el precio CIF elaborado alcanza los US\$ 238,95.³¹ Los sobrecostos se detallan en la **Tabla 3.6**:

TABLA 3.6. Soja: Análisis de Costos del Proceso de Exportación Fluviomarítima

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Sobre-costos directos	Sobre-costos indirectos	SOBRECOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%						
Pre embarque	5.27	1.90	6	0.07	0.67	7.91	10.9%	0.00	2.64	2.64	24%	1.90	0.74
Transporte terrestre	2.01	0.00	0	0.00	0.00	2.01	2.8%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
Puerto	3.00	0.00	22	0.26	2.44	5.71	7.9%	0.00	2.71	2.71	24%	2.71	0.00
Aduana	0.55	0.00	48	1.14	0.00	1.69	2.3%	0.35	1.14	1.49	13%	0.00	1.49
Transporte por agua	53.45	0.00	48	1.14	0.00	54.59	75.3%	2.57	1.14	3.71	33%	0.00	3.71
Cobranza	0.02	0.00	240	0.00	0.57	0.59	0.8%	0.00	0.57	0.57	5%	0.57	0.00
	64.31	1.90	364	2.61	3.68	72.50	100%	2.92	8.19	11.11		5.18	5.94

GRAFICO 3.5. Participación de los costos actuales – Exportacion Soja fluvio-maritima

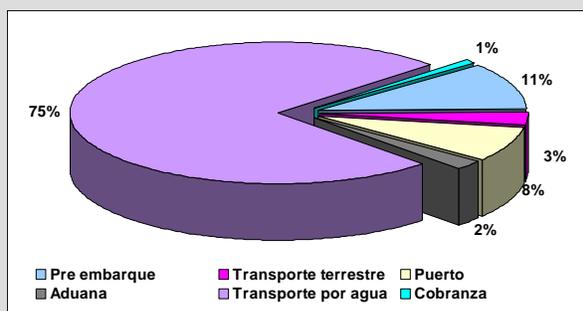
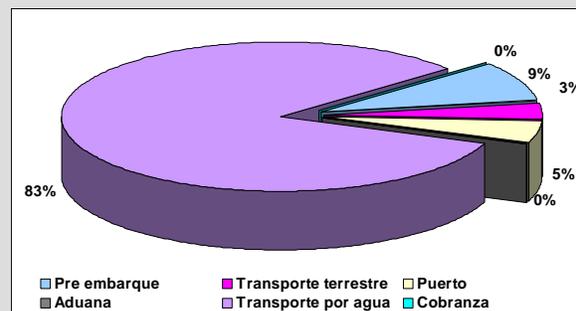


GRAFICO 3.6. Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportacion Soja fluvio-maritima



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

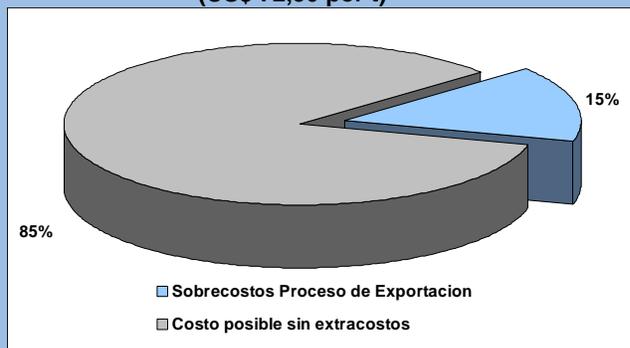
En la tabla arriba indicada, se observa un total de sobrecostos, equivalente a US\$ 11,11, de los cuales, US\$ 5,18 (47 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US\$ 5,94 del sector público (53 por ciento).

En síntesis, en la cadena de transporte y logística desde finca hasta la entrega del producto en destino, hay un componente de US\$ 11,11, los cuales representan un 18,11 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 61,39). Estos dos componentes se observan en el **Gráfico 3.7**.

Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de exportación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos, detallado en la **Tabla 3.7**.

³¹ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.7. Porcentaje Costo y Sobrecosto - Exportacion Soja fluvio-maritima (US\$ 72,50 por t)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.7. Incidencia porcentual de los extracostos por tramo de proceso - Exportacion Soja fluvio-maritimo

Proceso	SOBRECOSTO TOTAL	%
Pre embarque	2.64	24%
Transporte terrestre	0.00	0%
Puerto	2.71	24%
Aduana	1.49	13%
Transporte por agua	3.71	33%
Cobranza	0.57	5%
	11.11	100%

Se observa en el preembarque un peso significativo de las mermas en el producto, que llegan al 72 por ciento (US\$1,9/ton) y en segundo lugar las demoras en que incurre el transporte terrestre, lo cual resulta en costos de inventario y de lucro cesante del transporte automotor por un equivalente de US\$ 0,74/ton asignadas a problemas en la infraestructura vial rural.

Luego, se observa una incidencia de la demora en puerto, la cual asciende, en promedio, a 11 horas (se notó que la espera promedio es de 12 horas y se ponderó como tiempo de espera aceptable, 1 hora). Esta demora, origina un sobrecosto de inventario y de lucro cesante equivalente a US\$ 2,71 por tonelada. Este factor, que es un problema no sólo en Paraguay, sino en toda la región, podría ser minimizado a través de la coordinación de los embarques, por ejemplo, asignando cupos en horarios programados.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los sobrecostos que llegan a US\$ 1,49 siendo un 13 por ciento del sobrecosto total identificados en el modelo. Se observa que las demoras en la tramitación de los documentos en la Dirección de la Marina Mercante, en promedio de dos días, resulta el más significativo, representando US\$ 1,14 por tonelada (77 por ciento). Luego, el resto de los sobrecostos US\$ 0,35 por tonelada son asignadas a la Aduana.

En el transporte fluvial, el sobrecosto más significativo se se origina en la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 3,71 por tonelada, o un 33 por ciento de los sobrecostos de toda la operación de exportación.

Finalmente, se observa un sobrecosto de US\$ 0,57 en materia de demoras en la liquidación de la cobranza, atribuibles a demoras incurridas por los bancos, lo cual representa el 5 por ciento de los extracostos totales.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 2.526.762 toneladas de soja por la vía fluvial, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la **Tabla 3.8**:

TABLA 3.8. Soja: Impacto Sectorial de los Sobrecostos en el Proceso de- Exportación Fluvio-marítimo (US\$)

	COSTO TOTAL	SOBRE COSTO	VALOR SIN SOBRE COSTO
Pre-embarque	19,987,038	6,665,388	13,321,651
Transporte Terrestre	5,090,958	0	5,090,958
Puerto	14,416,932	6,836,646	7,580,286
Aduana	4,264,640	3,762,770	501,870
Transporte por Agua	137,935,938	9,377,897	128,558,041
Cobranza	1,492,895	1,440,254	52,641
Total	183,188,400	28,082,954	155,105,446

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

De la lectura de la **Tabla 3.8** surge en primer lugar como muy significativa la incidencia del déficit de dragado y balizamiento. Opiniones relevadas a nivel empresarial indican que una inversión anual de US\$ 5 millones posibilitaría resolver esta problemática.

El segundo factor que llama la atención es el de las demoras en los accesos portuarios, no atribuibles a los puertos, a los transportistas terrestres ni al estado, sino a la ausencia de un sistema de coordinación y asignación de turnos, solamente posible a través de una concertación entre exportadores, transportistas y puertos.

También debería ser considerado las demoras en el otorgamiento de los permisos de la Dirección de la Marina Mercante, procediendo a instrumentar un sistema con tecnologías de información (TI) para poder hacerlo en forma electrónica y automática para minimizar o anularlo (tal como se amplía en el capítulo de conclusiones)

Finalmente, en lo que respecta a la tramitación aduanera y a las tasas de ANNP, montos no despreciables, se deberían tratar de reducir.

3.C.2. Exportación de soja por vía terrestre a Brasil

En este acápite se analiza un caso de exportación de soja, vía terrestre. El producto recorre 50 km desde el punto de cosecha al Centro de Acopio. Luego, es cargada en planta, para dirigirse vía terrestre a Cascabel, Brasil.

Los costos relevados en este corredor se presentan en la **Tabla 3.9**, medidos en toneladas.

Información General			Suposiciones		
Producto	Soja		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Terrestre Ciudad del Este - Cascavel (Brasil)		0.30%	valor FOB de la carga/día de demora	
Valor FCA de la carga	5,320	US\$ por camion	5,740	GS / US\$	
Valor CIP de la carga	6,103	US\$ por camion			
Valor FCA de la carga	190	US\$ por t	24	horas / día	
Valor FCA de la carga	218	US\$ por t	0.7	US\$ / km	
Volumen	28	ton / camion	6	US\$ / hora por lucro cesante	
	28,000	kilos / ton			
	190	us\$ / ton			
Camiones x despacho	1				

Proceso de Exportacion (por camion)		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
Proceso	Pasos a seguir para la exportación	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario (f(tiempo))	Costos financieros	Soja que se exporta via terrestre desde C. del Este hasta Cascavel, Brasil. Los costos se expresan por ton y por camion de 28 ton
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	Demoras desde finca a Silo/ C.Ac	0.00	0.00	3	0.07	0.00	Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion y	0.00	0.00	3	0.00	0.64	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Finca a Silo/C.Acop	2.43	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 50 km ida, se considera ida y v
	Flete desde Silo a Planta	2.43	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 50 km ida, se considera ida y v
	Descarga camion en planta	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 2
	Control de Calidad Brasil	0.46	0.00	0	0.00	0.00	Control que exige el mercado brasilero
	Control de Calidad Paraguay	0.10	0.00	0	0.00	0.00	Control de calidad que exigen clientes
	Carga camion en Planta	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 2
	Mermas en el transporte	0.00	0.38	0	0.00	0.00	0.2% por camion en todo el proceso de pre embarq
Transporte terrestre	Flete desde Centro de Acopio a	27.00	0.00	0	0.00	0.00	IN CAPECO SALE US\$27 POR TON, 760US\$ por d
	Cruce de Frontera (varios Brasil)	2.21	0.00	0	0.00	0.00	Valor promedio estimado por tonelada
	Demora paso de frontera	0.00	0.00	24	0.57	0.00	Valor estimado
	Comision Transportadora Seguro	2.00	0.00	0	0.00	0.00	Tramitacion por uso de parque automotor brasilero 0,5% valor FOB
Aduana	Canon informático	0.89	0.00	0	0.00	0.00	Costo Unitario por despacho
	Gastos varios	0.29	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado
	Inspeccion Aduanera	1.56	0.00	0	0.00	0.00	En promedio 250000gs por vista aduanera
	Apertura de Registro	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado por embarque
	Estacionamiento (estadia de	0.73	0.00	0	0.00	0.00	Costo por camion por 12 horas en Argetnina y 12 e
	Precinto Aduanero	0.01	0.00	0	0.00	0.00	Se estima 2 precintos por camion de US\$0,20 c/u.
	Certificado de Origen	0.36	0.00	0	0.00	0.00	Por barcaza
	Inspección MAG	0.10	0.00	0	0.00	0.00	Viático oficial MAG
	Tasa portuaria	0.20	0.00	0	0.00	0.00	Tasa de ANNP
	Fotocopias docs	0.29	0.00	0	0.00	0.00	
	Honorario despachante	0.37	0.00	0	0.00	0.00	valor Promedio
	Otros (permisos brasileros)	0.56	0.00	0	0.00	0.00	
Cobranza	Gasto por cobranza	5.64	0.00	0	0.00	0.00	
	Demora en liquidación	0.00	0.00	240	0.00	0.57	
		51.57	0.38	270	0.64	1.21	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de los datos, se llega a las siguientes conclusiones:

En primer lugar, el precio considerado por tonelada es de FCA³² US\$ 190, y el precio CIP³³ calculado alcanza US\$ 218³⁴. Por camión el FCA es de US\$ 5.320, y el precio CIP calculado alcanza los US\$ 6.103.

Los sobrecostos detallados se presentan en la **Tabla 3.10**. Se observa un total de sobrecostos equivalente a a US\$ 14,01 por tonelada, de los cuales, US\$ 0.95 (7 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US\$ 13,06 del sector público (93 por ciento).

TABLA 3.10. Soja: Análisis de los Costos del Proceso de Exportación por vía terrestre a Brasil

por tonelada	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO								SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Sobre-costos directos	Sobre-costos indirectos	SOBRECOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton
Pre embarque	7.42	0.38	6	0.07	0.64	8.51	14.4%	0.00	1.09	1.09	8%	0.38	0.71	
Transporte terrestre	32.16	0.00	48	0.57	5.14	37.88	64.3%	2.21	5.71	7.93	57%	0.00	7.93	
Aduana	6.35	0.00	0	0.00	0.00	6.35	10.8%	4.41	0.00	4.41	32%	0.00	4.41	
Cobranza	5.64	0.00	240	0.00	0.57	6.21	10.5%	0.00	0.57	0.57	4%	0.57	0.00	
	51.57	0.38	294	0.64	6.36	58.95	100%	6.63	7.38	14.01	100%	0.95	13.06	

GRAFICO 3.9. Participación de los costos actuales – Exportación de soja por vía terrestre a Brasil

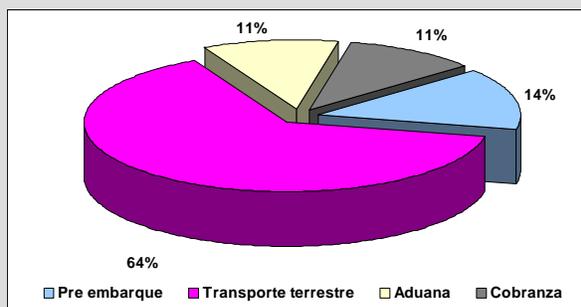
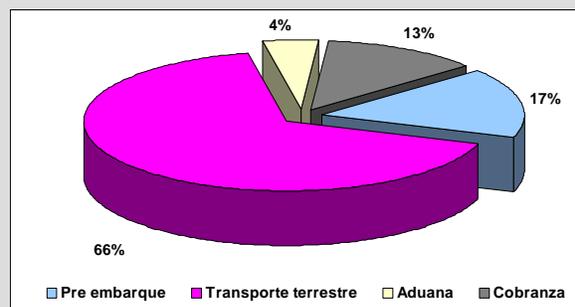


GRAFICO 3.10. Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación de soja por vía terrestre a Brasil



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En síntesis, en la cadena de transporte y logística desde finca hasta la entrega del producto en destino, hay un componente de US\$ 14,01, el cual representa un 31 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 44,95).

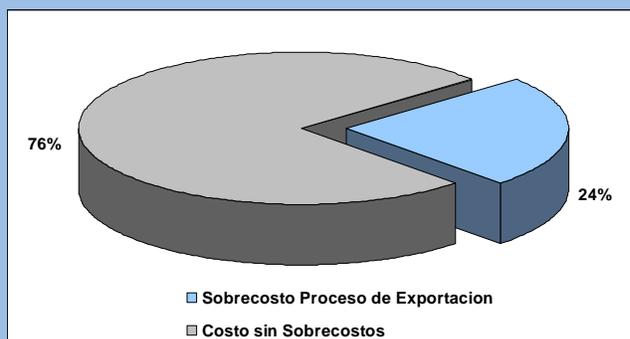
Estos dos componentes se observan en el **Gráfico 3.11**. Se observa en el preembarque un peso significativo de las mermas en el producto, que llegan al 38 por ciento de los sobrecostos de esta etapa, lo cual representa US\$ 0,38 por tonelada y en segundo lugar las demoras en que incurre el transporte terrestre, lo cual resulta en costos de inventario y de lucro cesante del transporte automotor por un equivalente de US\$ 0,71 por tonelada asignadas a problemas en la infraestructura vial rural.

³² Condición Free Carrier (Franco Transportista - libre transportista) – ver glosario de terminos

³³ Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta – ver glosario de terminos

³⁴ Estos valores corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.11. Porcentaje Costo y Extracosto - Exportación de soja por vía terrestre a Brasil (US\$ 58.95 por t)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.11. Incidencia porcentual de los extracostos por tramo de proceso - Exportación de soja por vía terrestre a Brasil

Proceso	Extracostos en US\$	%
Pre embarque	1.09	8%
Transporte terrestre	7.93	57%
Aduana	4.41	32%
Cobranza	0.57	4%
Total	14.01	100%

Luego, en el transporte terrestre, se observa como muy significativo el impacto del 57 por ciento en los extracostos de los gastos informales, de costo de inventario y de lucro cesante del camión por la demora de 24 horas y por el cruce de frontera en si mismo, que asciende a un total de US\$ 7,93 por tonelada.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los extracostos llegan a US\$ 4,41 por tonelada y a un 32 por ciento del total, los cuales están identificados en varios rubros en la matriz.

Finalmente se observa un extracosto de US\$ 0,57 en materia de demoras en la liquidación de la cobranza, atribuibles a demoras incurridas por los bancos, lo cual representa el 4 por ciento de los sobrecostos totales.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 334.746 t por la vía terrestre, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la siguiente tabla:

TABLA 3.12. Soja: Impacto Sectorial de los Sobrecostos del Proceso de Exportación por vía terrestre a Brasil (US\$)

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	\$ 2,849,106.89	\$ 366,247.99	\$ 2,482,858.90
Transporte Terrestre	\$ 12,679,222.06	\$ 2,653,579.36	\$ 10,025,642.70
Aduana	\$ 2,125,629.59	\$ 1,477,610.98	\$ 648,018.61
Cobranza	\$ 2,079,968.18	\$ 190,805.22	\$ 1,889,162.96
Total	\$ 19,733,926.73	\$ 4,688,243.55	\$ 15,045,683.18

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

De a lectura de este cuadro, surge en primer lugar como muy significativa la incidencia sectorial de las demoras, tasas y gastos en los cruces de frontera, los cuales impactan en 2,6 millones de US\$ anualmente, y lo que si bien en este análisis están asignados en la parte del transporte terrestre, estos tienen su origen en una problemática básicamente aduanera atribuible a las instituciones de ambos países.

Asimismo se observa como muy significativo el impacto de los sobrecostos en materia aduanera, los cuales originan en este producto sobrecostos de másde 1,4 millones de US\$ por año.

3.C.3. Exportación de carne congelada fluviomarítima

En este acápite se analiza un caso de exportación de carne congelada que se realiza en contenedores refrigerados de 40', saliendo de Asunción por vía fluvial y haciendo transbordo en el puerto de Buenos Aires o Montevideo con destino final a San Petersburgo, Rusia. Los costos se expresan por contenedor refrigerado de 40' y por tonelada.

Los resultados obtenidos en este corredor se presentan en la **Tabla 3.13**.

TABLA 3.13. Carne Congelada: Costos del Proceso de Exportación fluviomarítima

Información General		Suposiciones	
Producto	Carne Congelada	0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio-marítimo Buenos Aires /Montevideo-San Petersburgo (Rusia)	0.50%	valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	65,000 US\$/ Contenedor de 40'	5,740	G\$/ US\$
Valor CIF de la carga	70,828 US\$/ Contenedor de 40'	24	horas / día
Volumen	28 toneladas / contenedor 40'	0.7	US\$ / km
		6	US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	Demoras desde Finca a Planta	0.00		48	650.00		Carne congelada que se exporta en contenedores reefer de 40' vía ruta fluviomarítima haciendo transbordo en BsAs o Montevideo y con destino final a San Petersburgo, Rusia. Los costos se expresan por contenedor reefer de 40' y por ton
	Lucro cesante camion	0.00		48		288.00	
	Flete desde Finca a Planta	544.00		0			
	Demora en obtención contenedor	0.00		24	325.00		
	Traslado del cont. vacío a Planta	50.00		0			
	Envasado/ cajas	390.26		0			
	Consolidación	30.00		0			
	Costo SENACSA	32.00		0			
	Certificado sanitario Ruso	577.00		0			
	Demora certificado Ruso	0.00		96	1,300.00		
	Demora en retiro de contenedor	0.00		3	40.63		
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	50.00		0			Distancia promedio: 15 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00		3	40.63		son 4 hs promedio se consideran 3 hs Costo por tener el camion parado 0,39 del valor de la mercadería Costo unitario promedio
	Lucro cesante camion y camionero	0.00		3		18.00	
	Tasa portuaria	500.65		0			
	Camionaje	9.00		0			
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por Embarque Valor estimado Valor por servicio Valor estimado por embarque Dirección de Marina Mercante Contribución voluntaria Costo precinto Por contenedor Viático oficial MAG Valor estimado por embarque
	Gastos varios	23.00		0			
	Inspección aduanera en planta	23.00		0			
	Apertura de registro	28.00		0			
	Reserva carga	5.00		0			
	Cámara de carne	20.00		0			
	Precinto aduanero	0.41		0			
	Certificado de Origen	10.00		0			
	Inspección MAG	3.48		0			
	Fotocopias docs	8.00		0			
Honorario despachante	805.20		0				
Transporte por agua	Flete Fluvial	900.00		0			Valor estimado por contenedor 1 día de demora por falta de dragado Costo promedio por contenedor marzo 2006 Costo Unitario por Embarque Valor estimado por embarque 0,35 % valor FOB Costo unitario promedio
	Demora en tramo fluvial por falta			24	325.00		
	Flete Marítimo	4,700.00		0			
	Emisión B/L	44.00		0			
	Logistic fee	16.50		0			
	Seguro	227.50		0			
Estiba	150.00		0				
Cobranza	Gasto por cobranza	1,560.50		0			Costo transferencia Demora promedio de 30 días
	Demora en liquidación			720		468.00	
		10,732.50	0.00	969	2,681.25	774.00	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de la exportación, en la cual, se ha considerado un precio FOB de US\$ 65.500, el precio CIF elaborado alcanza los US\$ 70.828³⁵. El detalle de los sobrecostos se presenta en la **Tabla 3.14**.

El total de extracostos por contenedor por operación, equivale a US\$ 4437,45, de los cuales US\$ 1.893,95 (42 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US\$ 2.553,50 del sector público (58 por ciento).

En síntesis, en la cadena de transporte y logística desde finca hasta la entrega del producto en destino, hay por contenedor un componente de US\$ 4437,45, los cuales representan un 31 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 9750,30).

TABLA 3.14. Carne congelada: Analisis de Costos del Proceso de Exportación fluvioamarítima

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.		US\$ / cont.	US\$ / cont.
Pre embarque	1623.26	0.00	219	2315.63	288.00	4226.88	29.8%	0.00	2603.63	2.603.63	59%	672.13	1931.50
Transporte terrestre	50.00	0.00	0	0.00	0.00	50.00	0.4%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
Puerto	509.65	0.00	6	40.63	18.00	568.27	4.0%	0.00	58.63	58.63	1%	58.63	0.00
Aduana	951.09	0.00	0	0.00	0.00	951.09	6.7%	782.20	0.00	782.20	18%	685.20	97.00
Transporte por agua	6038.00	0.00	24	325.00	0.00	6363.00	44.8%	200.00	325.00	525.00	12%	0.00	525.00
Cobranza	1560.50	0.00	720	0.00	0.00	468.00	14.3%	0.00	468.00	468.00	11%	468.00	0.00
	10,732.50	0.00	969	2,681.25	774.00	14,187.75	100%	982.20	3,455.25	4,437.45	100.00%	1,883.95	2,553.50

GRAFICO 3.12. Participacion de los costos actuales – Exportación de carne congelada fluvioamarítima

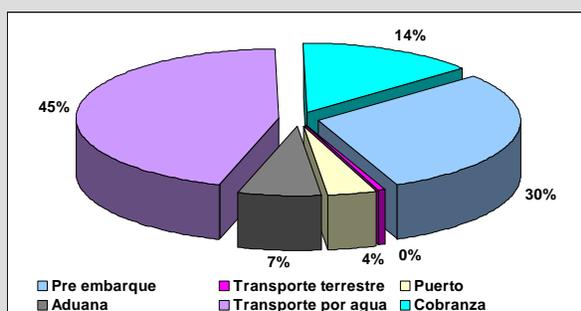
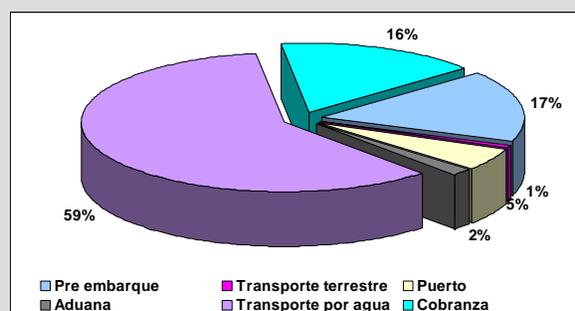


GRAFICO 3.13. Participacion de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación de carne congelada fluvioamarítima

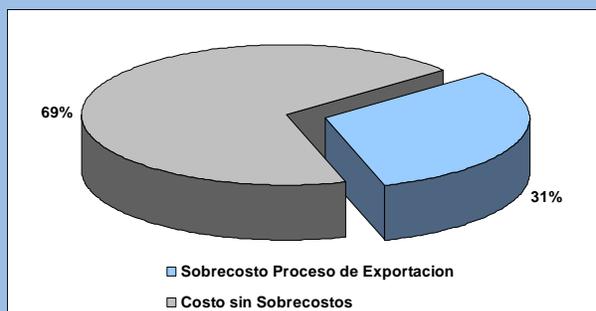


Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Los componentes de estos sobrecostos de la carne congelada en este corredor de exportación, se concentran en cada uno de los procesos de la forma que se detalla en la **Tabla 3.15**.

³⁵ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.14. Carne congelada: Costo y Sobrecosto del Proceso de Exportación de fluvio-marítima (%)(US\$ 14,188 por cont)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.15. Carne congelada: Sobrecostos por tramo del proceso de Exportación fluvio-marítima (en %)

Proceso	Extracostos en US\$	%
Pre embarque	2603.63	59%
Transporte terrestre	0.00	0%
Puerto	58.63	1%
Aduana	782.20	18%
Transporte por agua	525.00	12%
Cobranza	468.00	11%
Total	4437.45	100%

Se observa en el preembarque el peso más significativo de los sobrecostos, los cuales llegan a US\$ 2.603 (59 por ciento). Estos son originados principalmente por una serie de demoras, que suman siete días en promedio, en el transporte terrestre de finca a frigorífico, en la obtención del contenedor y en la obtención de certificados fitosanitarios, lo cual genera costos de inventario y lucro cesante del transporte automotor. Las razones de estas demoras son varias; así, en el traslado de finca a frigorífico, se debe a deficiencias en la red vial rural; en lo que respecta a la entrega del contenedor, esta se debe a la burocracia aduanera y en lo que se refiere a las certificaciones fitosanitarias, a la inexistencia de una oficina certificadora a nivel local.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los sobrecostos alcanzan US\$ 782,20 (18 por ciento), que se detallan en varios rubros de la matriz de costos.

En el transporte fluvial, el sobrecosto más significativo que se origina por la falta de dragado y balizamiento es el más importante, US\$ 525 por contenedor, que representa un 12 por ciento de los sobrecostos totales.

Finalmente, se observa un sobrecosto de US\$ 468 en materia de demoras en la liquidación de la cobranza, atribuibles a demoras incurridas por los bancos, lo cual representa el 11 por ciento de los sobrecostos totales.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 92.006 toneladas por la vía fluvial, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en **la Tabla 3.16**.

TABLA 3.16. Carne congelada: Impacto Sectorial de los Sobrecostos del Proceso de Exportación fluvio-marítima (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	13,889,234	8,555,326	5,333,908
Transporte Terrestre	164,296	0	164,296
Puerto	1,867,310	192,638	1,674,672
Aduana	3,125,226	2,570,250	554,975
Transporte por Agua	20,908,364	1,725,113	19,183,251
Cobranza	6,665,506	1,537,815	5,127,692
Total	46,619,936	14,581,141	32,038,795

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

De a lectura de la **Tabla 3.16** surge, en primer lugar, como muy significativa la incidencia sectorial de los sobrecostos en el proceso de preembarque. Dado que estos representan mayormente costos de inventario, los mismos no están reflejados tradicionalmente en los análisis de costos directos del proceso de exportación; sin embargo, el impacto es importante dado los días de demora.

El segundo factor que llama la atención es el relacionado con los gastos de aduana. En tercer lugar se observa en el gasto correspondiente a transporte por agua, la incidencia del déficit de dragado y balizamiento, que sólo en este sector tiene un impacto de US\$ 1,7 millones por año.

3.C.4. Exportación de carne enfiada vía terrestre.

En este acápite se ha analizado un caso de exportación de carne enfiada en camiones refrigerados vía terrestre con destino a Santiago, Chile. En este caso, los camiones deben atravesar primeramente el territorio argentino.

Los costos en este corredor se presentan en la **Tabla 3.17**, medidos en camiones.

TABLA 3.17. Carne enfiada: Costos del Proceso de Exportación vía terrestre

Información General			Suposiciones		
Producto	Carne Enfiada		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Terrestre Asunción-Santiago de Chile (Chile)		0.50%	valor FOB de la carga / día de demora	
Valor FCA de la carga	65,000	US\$/ Camion refrigerado	5,740	GS / US\$	
Valor CIP de la carga	68,620	US\$/ Camion refrigerado			
Valor FCA de la carga	2,708	US\$/ tonelada			
Valor CIP de la carga	2,859	US\$/ tonelada			
Volumen	24	toneladas / camion refrigerado	24	horas / día	
			0.7	US\$ / km	
			6	US\$ / hora por lucro cesante	

Proceso de Exportacion (por camion)							
Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / camion	US\$ / camion	horas	US\$ / camion	US\$ / camion	
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta			24.00	325.00		Demora por deficiencia vial
	Flete desde Finca a Planta	544.00					Distancia promedio: 400 km ida, se considera ida y vuelta
	Demora en obtención del camión			24.00	325.00		Demora promedio de 1 día
	Envasado/ cajas	418.13					
	Consolidación	30.00		0.00			Costo promedio por camion en planta
	Costo SENACSA	28.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
Transporte terrestre	Certificado sanitario chileno	75.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
	Flete Planta-Santiago de Chile Seguro	3,400.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
Aduana	Canon informático	25.00					Costo Unitario por Embarque
	Gastos Varios	23.00					Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	29.00					US\$ 29 por servicio
	Apertura de registro	28.00		0.00			Valor estimado por embarque
	Cámara de carne	20.00		0.00			Contribución voluntaria
	Cruces de Frontera	50.00		0.00			Sobrecostos en cruce de frontera
	Demora paso frontera Paraguay-Lucro cesante por demora	0.00		96.00	1,300.00		Demora promedio de 4 días
	Demora paso frontera Argentina-Tasa portuaria en frontera terrestre	0.00		96.00			Demora promedio de 4 días
	Precinto aduanero	1.00		12.00	162.50	576.00	Demora promedio de 12 hs
	Certificado origen	4.01		0.00			Tasa de ANPP por camion equivalente a G 960 x t
	Ley 808 cuenta 080	0.41		0.00			Costo precinto
	Fotocopias docs	10.45		0.00			Según resolución 84 del MIC
	Estadía camiones	20.15		0.00			Gasto aduanero
	Honorario despachante	8.00		0.00			Valor estimado por embarque
		1.53		0.00			Por cada transporte
	300.00		0.00				
Cobranza	Gasto por cobranza	1,560.50		0.00			Costo transferencia
	Demora en liquidación	0.00		720.00		468.00	Demora promedio de 30 días.
		6,796.19	0.00	972	2,112.50	1,044.00	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En esta matriz, el precio considerando por tonelada es de FCA³⁶ US\$ 2.708, y el precio CIP³⁷ por tonelada calculado alcanza los US\$ 2.859³⁸. Para un camión refrigerado de 27 toneladas, el FCA es de US\$ 65.000, y el precio CIP calculado alcanza los US\$ 68.620.

TABLA 3.18. Carne enfiada: Analisis de Costos por Proceso de Exportación vía terrestre

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
	US\$ / camión	US\$ / camión	horas	US\$ / camión	US\$ / camión	US\$ / camión	%	US\$ / camión	US\$ / camión	US\$ / camión	%	US\$ / camión	US\$ / camión
Pre embarque	1095.13	0.00	48	650.00	0.00	1745.13	17.5%	0.00	650.00	650.00	18.5%	325.00	325.00
Transporte terrestre	3620.00	0.00	0	0.00	0.00	3620.00	36.4%	0.00	0.00	0.00	0.0%	0.00	0.00
Aduana	520.56	0.00	204	1462.50	576.00	2559.06	25.7%	352.47	2.038.50	2.390.97	68.1%	200.00	2190.97
Cobranza	1560.50	0.00	720	0.00	468.00	2028.50	20.4%	0.00	468.00	468.00	13.3%	468.00	0.00
	6.796.19	0.00	972	2.112.50	1.044.00	9.952.69	100%	352.47	3.156.50	3.508.97	100%	993.00	2.515.97

GRAFICO 3.15. Carne enfiada: Participación de los costos actuales del proceso de Exportación por vía terrestre (%) (9,953 US\$ por camión)

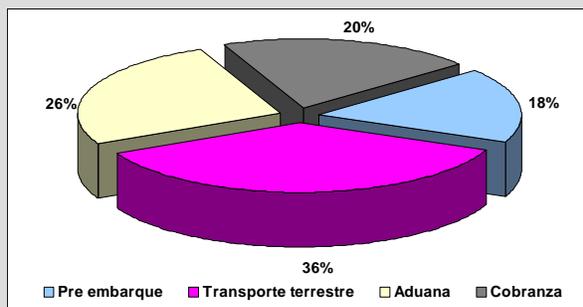
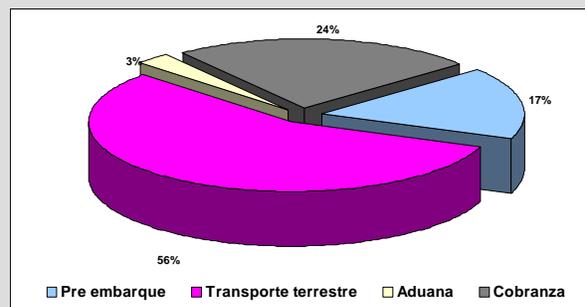


GRAFICO 3.16. Carne enfiada: Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación, vía terrestre



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

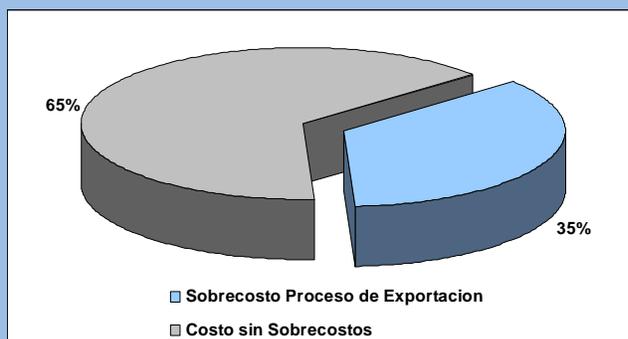
Los costos y sobrecostos por camión refrigerado se detallan en la **Tabla 3.18**. Se observa un total de sobrecostos de US\$ 3.508,97 por camión, el cual representa un 54 por ciento por encima del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 6.443,72). De estos sobrecostos, US\$ 993 (28 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US 2.515,97 (72 por ciento) del sector público. El costo resultante, el cual incluye los costos directos e indirectos, asciende a US\$ 9.952,69.

³⁶ Condición Free carrier (Franco Transportista - libre transportista) – ver glosario de terminos

³⁷ (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro pagados hasta) – ver glosario de terminos

³⁸ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.17. Porcentaje Costo y Sobrecosto - Exportación de carne enfiada vía terrestre (US\$ 9,953 por camion)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.19. Incidencia de los sobrecostos por tramo de proceso - Exportación de carne enfiada vía terrestre (%)

Proceso	Extracostos en US\$	%
Pre embarque	650.00	19%
Transporte terrestre	0.00	0%
Aduana	2390.97	68%
Cobranza	468.00	13%
Total	3508.97	100%

Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de exportación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos de la siguiente forma:

En primer lugar sobresalen los trámites aduaneros. Así, en materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los sobrecostos llegan a US\$ 2.390,97 por camión (68,1 por ciento). En estos sobrecostos tienen una muy alta incidencia los costos de inventario y de lucro cesante de la espera de cuatro días, en promedio, en frontera, ocasionada por las exigencias del Servicio Nacional de Salud Animal (SENASA) de Argentina, lo cual representa un impacto de US\$ 1.876 por camión.

En segundo lugar, se encuentra el preembarque, con un impacto de US\$ 650 basado en un 50 por ciento en la deficiencia en los caminos rurales y otro 50 por ciento en la escasa disponibilidad de equipos de transporte aptos para estas exportaciones. Finalmente, los trámites de cobranza también tienen una elevada participación en los sobrecostos de este producto.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 20.426 toneladas de carne enfiada por la vía terrestre, el impacto sectorial de estos sobrecostos se presenta en la **Tabla 3.20**. Para este producto, la principal incidencia de los sobrecostos se encuentra en las demoras, tasas y gastos en los cruces de frontera, los cuales impactan en este rubro en 2 millones de US\$ anualmente. Este resultado es diferente al que se obtuvo en la carne congelada, donde los mayores sobrecostos se encuentran en el pre-embarque.

TABLA 3.20. Carne enfiada: Impacto Sectorial de los Sobrecostos del Proceso de Exportación por vía terrestre (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	1,485,254	553,204	932,049
Transporte Terrestre	3,080,922	0	3,080,922
Aduana	2,177,970	2,034,913	143,058
Cobranza	1,726,423	398,307	1,328,116
Total	8,470,568	2,986,424	5,484,144

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

3.C.5. Exportación de Madera fluviomarítima

En este acápite se ha analizado un caso de exportación de molduras de madera en contenedores de 20' vía fluvial y haciendo transbordo en el puerto de Buenos Aires o Montevideo y con destino final a Miami, Estados Unidos. La materia prima se importa de Argentina, debiendo pasar tres fronteras (Argentina, Brasil y Paraguay) antes de llegar a la planta

Los resultados obtenidos en este corredor se presentan en la **Tabla 3.21**.

TABLA 3.21. Madera: Costos del Proceso de Exportación fluviomarítima

Información General			Suposiciones		
Producto	Molduras de madera		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Fluviomarítimo Buenos Aires/Montevideo - Miami (USA)		0.50%	valor FOB de la carga / día de demora	
Valor FOB de la carga	25,000	US\$/ Contenedor de 20'	5,740	G\$/ US\$	
Valor CIF de la carga	28,088	US\$/ Contenedor de 20'	24	horas / día	
Volumen	22	ton / contenedor de 20'	0.7	US\$/ km	
	1,900	Kg / pallet	6	US\$/ hora por lucro cesante	
	30	m3			
	10	pallets			
	3.00	m3 / pallets			

Proceso de Exportacion (por contenedor)		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((f(tiempo))	Costos financieros	w molduras de madera que se exportan en contenedores secos de 20' via ruta fluviomaritima haciendo transbordo en BsAs o Montevideo y con destino final a Miami, USA. La materia prima se importa de Argentina Los costos se expresan por contenedor seco de 20'
		US\$/ cont.	US\$/ cont.	horas	US\$/ cont.	US\$/ cont.	
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta			96	500.00		Demora de 4 dias en pasos de frontera
	Lucro cesante camion y camionero	0.00		96		576.00	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Finca a Planta	312.80					Distancia promedio: 230 km
	Gastos propinas	62.00		0			Son 50 en frontera y 12 en Argentina
	Descarga camion en planta	22.00		0			Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 22 ton
	Demora entrega de contenedores	0.00		3	15.63		Demora promedio de 3 hs
	Traslado del contenedor vacio a	75.00		0			Costo unitario de flete del contenedor vacio a la planta
	Palletizacion	150.00					US\$ 10 por pallet
	Consolidación	30.00		0			Costo promedio por contenedor en planta
	Fumigación pallet	120.00		0			US\$ 12 por pallet
	Demora por fumigación	0.00		24	125.00		Demora promedio de 1 dia
Demora en obtención certificado	0.00		72	375.00		Ocasionada por entidad certificante	
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	75.00		0			Distancia promedio: 15 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00		3	15.63		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion	0.00		3		18.00	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	50.00		0			0,2% del valor de la mercaderia
	Camionaje	7.00		0			Costo unitario promedio
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	23.00		0			Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	10.00		0			valor por servicio
	Apertura registro	28.00		0			Valor estimado por embarque
	Reserva de Carga	5.40		0			Costo Unitario por Embarque
	Precinto Aduanero	0.41		0			Costo precinto
	Certificado origen	10.00		0			Por contenedor
	Fotocopias docs	8.00		0			Valor estimado por embarque
Honorario despachante	213.50		0				
Transporte por agua	Flete Fluvial	400.00		0			Valor estimado
	Demora por falta dragado			24	125.00		Se estima pérdida de un día
	Flete Marítimo	2,600.00		0			Costo promedio por contenedor
	Emisión B/L	44.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	16.50		0			Valor estimado por embarque
	Seguro	87.50		0			0,35 % valor FOB
Estibab - THC	120.00		0			Costo unitario promedio	
Cobranza	Comisión Banco por pago	620.50		0			Son 2,35% mas US\$ 33
	Demora en liquidación Guía	0.00		168		52.50	Demora promedio de 15 días
		5,115.61	0.00	489	1,156.25	646.50	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de la exportación de un contenedor de 20", con un valor FOB de US\$ 25.000, el precio CIF elaborado de US\$ 28.088³⁹, los costos y sobrecostos se detallan en la **Tabla 3.22**.

TABLA 3.22. Madera: Análisis de Costos del Proceso de Exportación fluviomarítima

por contenedor	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO								EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.		US\$ / cont.	US\$ / cont.
Pre embarque	771.80	0.00	291	1015.63	576.00	2363.43	34.2%	62.00	2129.63	2191.63	81.8%	140.63	2051.00	
Transporte terrestre	75.00	0.00	0	0.00	0.00	75.00	1.1%	0.00	0.00	0.00	0.0%	0.00	0.00	
Puerto	57.00	0.00	6	15.63	18.00	90.63	1.3%	0.00	33.63	33.63	1.3%	33.63	0.00	
Aduana	323.31	0.00	0	0.00	0.00	323.31	4.7%	177.90	0.00	177.90	6.6%	93.50	84.40	
Transporte por agua	3268.00	0.00	24	125.00	0.00	3393.00	49.0%	100.00	125.00	225.00	8.4%	0.00	225.00	
Cobranza	620.50	0.00	168	0.00	52.50	673.00	9.7%	0.00	52.50	52.50	2.0%	0.00	0.00	
	5,115.61	0.00	489	1,156.25	646.50	6,918.36	100%	339.90	2,340.75	2,680.65	100%	267.75	2,360.40	

GRAFICO 3.18. Madera: Participación de los costos actuales – Exportación fluviomarítima

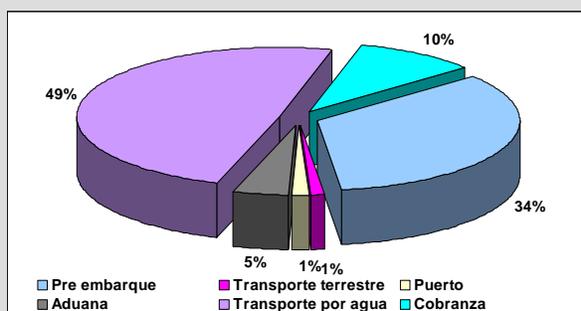
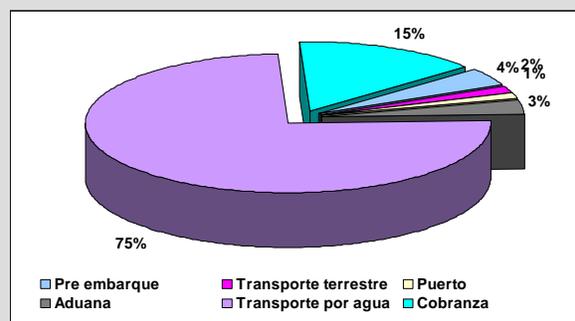


GRAFICO 3.19. Madera Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación fluviomarítima

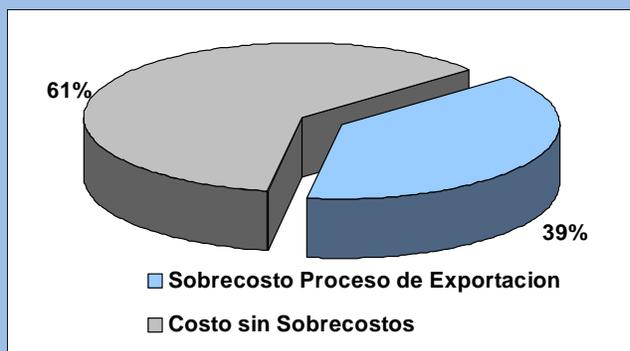


Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En la Tabla mencionada se observa que el total de sobrecostos por contenedor por operación es de US\$ 2.680,65, que representa un 63 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 4.237,71). De este valor, US\$ 2.360,40 es responsabilidad del sector público (90 por ciento), y US\$ 267,75 (10 por ciento) corresponde al sector privado.

Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de exportación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos de la siguiente forma:

GRAFICO 3.20. Madera: Costo y Sobrecosto % (US\$6,918)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.23. Incidencia porcentual de los extracostos por tramo de proceso - Exportación de madera via fluvial

Proceso	Extracostos en US\$	%
Pre embarque	2191.63	82%
Transporte terrestre	0.00	0%
Puerto	33.63	1%
Aduana	177.90	7%
Transporte por agua	225.00	8%
Cobranza	52.50	2%
Total	2680.65	100%

Se observa en el preembarque el peso más significativo de los sobrecostos, los cuales llegan casi al 82 por ciento con un equivalente a US\$ 2.191. Estos son originados principalmente una serie de demoras dos en pasos de frontera (Argentina-Brasil y Brasil-Argentina) que suman cuatro días en el transporte terrestre desde la finca a la planta, y en cuatro días en la obtención de los certificados.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los extracostos que llegan a US\$ 177,90 y representan casi un 7 por ciento del total. El detalle de estos está identificado en varios rubros en el modelo.

En el transporte fluvial, el extracosto resulta el originado por la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 225 por contenedor, representando un 8,4 por ciento de los extracostos de toda la operación.

Finalmente se observa un extracosto de US\$ 52,50 en materia de demoras en la liquidación de la cobranza, atribuibles a demoras incurridas por los bancos, lo cual representa el 2 por ciento de los extracostos totales.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 124.818 toneladas por la vía fluvial, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la **Tabla 3.24**.

TABLA 3.24. Madera: Impacto Sectorial de los Sobrecostos –del Proceso de Exportación fluvio-marítima (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	13,408,999	12,434,284	974,715
Transporte Terrestre	425,516	0	425,516
Puerto	514,165	190,773	323,392
Aduana	1,834,319	1,009,329	824,990
Transporte por Agua	19,250,340	1,276,548	17,973,792
Cobranza	3,818,296	297,861	3,520,435
Total	39,251,635	15,208,795	24,042,840

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

De a lectura de la **Tabla 3.24** surge en primer lugar como muy significativa la incidencia sectorial del impacto de los sobrecostos en el preembarque. Dado que estos representan mayormente costos de inventario y lucro cesante, los mismos no están reflejados tradicionalmente en los análisis de costos directos.

En segundo lugar se observa en el gasto correspondiente a transporte por agua, la incidencia del déficit de dragado y balizamiento, el cual sólo para este producto tiene un impacto de casi US\$ 1,28 millones.

El tercer factor que llama la atención es el relacionado con los gastos de aduana, los cuales ascienden a 1.000.000 de US\$.

3.C.6. Exportación de Sésamo vía fluviomarítima

En este acápite se analiza la exportación de sésamo en grano en contenedores vía fluviomarítima, con transbordo en los puertos de Buenos Aires o Montevideo y con destino final Osaka, Japón.

Los resultados obtenidos en este corredor se presentan en la **Tabla 3.25**.

TABLA 3.25. Sésamo:Costos del Proceso de Exportación vía fluviomarítima

Información General			Suposiciones		
Producto	Semillas de Sésamo		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Fluviomarítimo Buenos Aires /Montevideo - Osaka (Japon)		0.30%	valor FOB de la carga / día de demora	
Valor FOB de la carga	26.000	US\$/ Contenedor de 40'	5.740	GS / US\$	
Valor CIF de la carga	27.791	US\$/ Contenedor de 40'	24	horas / día	
Volumen	26	toneladas / contenedor 40'	0.7	US\$ / km	
	50	kg / bolsa	6	US\$ / hora por lucro cesante	
	520	bolsas / contenedor 40'			

Proceso de Exportacion (por contenedor)							
Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	acopio			72	234.00		Demora por deficiencia vial y fragmentación mercado
	Lucro cesante camion			72		432.00	Costo por tener el camion parado
	Carga camión en finca	26.00					Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 26
	Flete desde Finca a C. de acopio	340.00					Distancia promedio: 250 km ida, se considera ida y
	Demora desde C. Acopio a Planta			24	78.00		Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion			24		144.00	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Centro Acopio a	408.00					Distancia promedio: 300 km ida, se considera ida y
	Descarga camion en planta	26.00					Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 26
	Bolsas	208.00					Se estima US\$0,40 el costo por bolsa
	Demora en obtención contenedor			24	78.00		Demora promedio de 24 hs
	Traslado del cont. vacío a Planta	60.00					Costo unitario de flete del contenedor vacío a la planta
	Consolidación	42.00					Costo promedio por contenedor en planta
	Inspección sanitaria	16.50					Costo certificado
Demora en obtención certificado			24	78.00		Ocasionada por entidad certificante	
Merma en transporte			130.00			0,5% por hurto	
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	60.00					Distancia promedio: 20 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto			3	9.75		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion			3		18.00	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	52.00					Costo unitario promedio
	Camionaje	7.00					Costo unitario promedio
Aduana	Canon informático	25.00					Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	23.00					Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	25.00					valor por servicio
	Apertura registro	28.00					Valor estimado por embarque
	Reserva de Carga	5.40					Costo Unitario por Embarque
	Precinto aduanero	0.41					Costo precinto
	Certificado origen	10.00					Según resolucion 84 del MIC
	Fotocopias docs	8.00					Valor estimado por embarque
Honorario despachante	213.50						
Transporte por agua	Flete Fluvial	800.00					Costo promedio por contenedor 40'
	Sobrecosto flete fluvial						Se estima US\$ 100 por teu por falta dragado
	Sobrecosto por demora en el viaje			24	78.00		Se estiman 24 horas de demora
	Flete Marítimo	900.00					Costo promedio por contenedor 40'
	Emisión B/L	44.00					Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	16.50					Valor estimado por embarque
	Seguro	91.00					0,35 % valor FOB
Estiba - THC	150.00					Costo unitario promedio	
Cobranza	Comisión Banco por pago	644.00					Son 2,35, mas US\$ 33
	Demora en liquidación Guía			168		54.60	0,60% aceptación y US\$ 33 comunicación.
		4,229.31	130.00	438	555.75	648.60	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de la exportación de un contenedor de 40", con un valor FOB⁴⁰ de US\$ 26.000, el precio CIF⁴¹ elaborado alcanza los US\$ 27.791⁴², los costos y sobrecostos, por contenedor, se detallan en la **Tabla 3.26**.

TABLA 3.26. Sésamo: Análisis de Costos del Proceso de Exportación vía fluvio-marítima

por contenedor	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público
Proceso	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.
Pre embarque	1.127	130	240	468	576	2.301	41.3%	17	1.174	1.191	68%	411.00	779.50
Transporte terrestre	60	0	0	0	0	60	1.1%	0	0	0	0%	0.00	0.00
Puerto	59	0	6	10	18	87	1.6%	0	28	28	2%	27.75	0.00
Aduana	338	0	0	0	0	338	6.1%	201	0	201	11%	93.50	107.40
Transporte por agua	2.002	0	24	78	0	2.080	37.4%	200	78	278	16%	0.00	278.00
Cobranza	644	0	168	0	55	699	12.6%	0	55	55	3%	54.60	0.00
	4.229.31	130.00	438	555.75	648.60	5.564	100%	417	1.334	1.752	100%	586.85	1.164.90

GRAFICO 3.21. Sésamo Participación de los costos actuales –Exportación vía fluvio-marítima

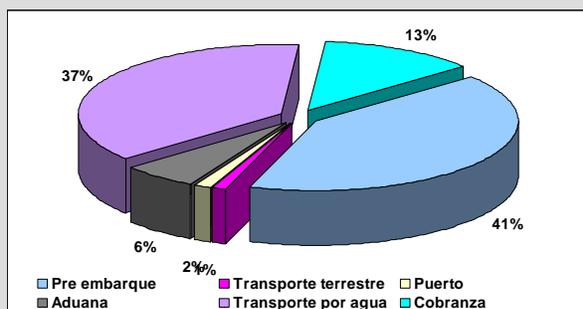
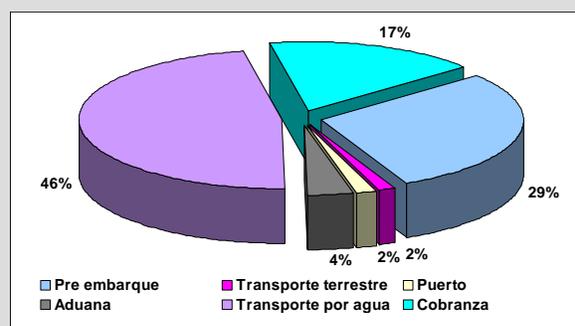


GRAFICO 3.22. Sésamo Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación vía fluvio-marítima



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En la Tabla arriba indicada, se observa que el total de sobrecostos por contenedor por operación, equivalente a US\$ 1.751,75, que representan un 45 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 3.811,91). De estos costos, US\$ 1164,90 son responsabilidad del sector público (66 por ciento) y US\$ 586,85 (34 por ciento) del sector privado.

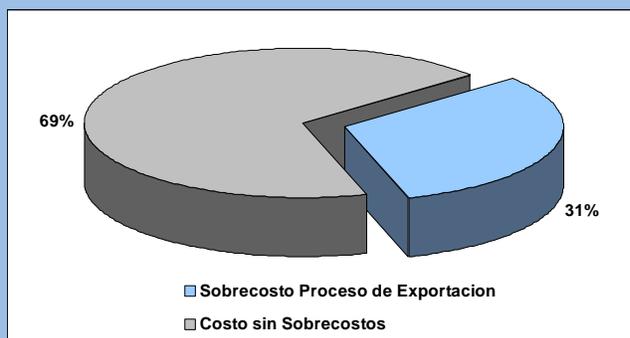
Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de exportación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos, según se observa en la **Tabla 3.27**.

⁴⁰ (Free on Board - Libre a bordo) Va seguido del puerto de embarque, ej. FOB Buenos Aires. Ver glosario de terminos

⁴¹ (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro y Flete). Ver glosario de terminos

⁴² Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.23. Sésamo: Costo y Sobrecosto - Exportación vía fluvio-marítima (US\$ 5,564 por cont.) (%)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.27. Sésamo: Incidencia de los sobrecostos por tramo de proceso - Exportación vía fluvio-marítima (%)

Proceso	Extracostos en US\$	%
Pre embarque	1190.50	68%
Transporte terrestre	0.00	0%
Puerto	27.75	2%
Aduana	200.90	11%
Transporte por agua	278.00	16%
Cobranza	54.60	3%
Total	1751.75	100%

Se observa en el preembarque el peso más significativo de los sobrecostos, los cuales equivalen a US\$ 1.191 (68 por ciento). Estos son originados principalmente una serie de demoras que ascienden a siete días, en promedio, en materia de transporte desde finca a centro de acopio, de centro de acopio a planta, en la obtención del contenedor y en la obtención del certificado de calidad. La producción está atomizada en miles de pequeños productores, que se encuentran dispersos y carentes de rutas, factores que afectan al costo y a la disponibilidad de transporte.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los sobrecostos que llegan a US\$ 201 y representan el 11 por ciento del total. El detalle de estos está identificado en varios rubros de la matriz de costos.

En el transporte fluvial, el sobrecosto resulta el originado por la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 278 por contenedor, representando un 16 por ciento de los sobrecostos de toda la operación.

Considerando que en el año 2005 se exportaron 31.500 toneladas de sésamo por la vía fluvio-marítima, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la **Tabla 3.28**.

TABLA 3.28. Sésamo: Impacto Sectorial de los Sobrecostos del Proceso de Exportación vía fluvio-marítima (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	2,787,144	1,442,337	1,344,808
Transporte Terrestre	72,692	0	72,692
Puerto	105,101	33,620	71,481
Aduana	409,877	243,399	166,478
Transporte por Agua	2,519,394	336,808	2,182,587
Cobranza	846,381	66,150	780,231
Total	6,740,589	2,122,314	4,618,276

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

3.C.7. Importación de agroquímicos vía fluviomarítima

En este acápite se analiza la importación de agroquímicos líquidos (incluyen pesticidas, insecticidas etc) que se importan de Shangai, China en contenedores de 20' por vía marítima, siendo transbordado en Buenos Aires o Montevideo.

Los resultados obtenidos en este corredor, se presentan en la **Tabla 3.29:**

Información General		Suposiciones	
Producto	Agroquímicos	0.03%	Tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio Maritimo-Shangai-Bs As-Asuncion	0.50%	valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	52,801 US\$/ Contenedor de 20'	5,740	US\$ / US\$
Valor CIF de la carga	55,036 US\$/ Contenedor de 20'	24	horas / día
Volumen	80 Tambores / contenedor 20' 0.2 Toneladas/tambor 16 Toneladas/contenedor de 20' 16,000 Litros /contenedor 20'	0.7	US\$ / km
Cantidad de cont x B/L	1	6	US\$ / hora por lucro cesante

Proceso de Importacion (por contenedor)		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
Proceso	Pasos a seguir para la importacion	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Transporte por agua	Flete Maritimo	1,650.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Flete fluvial	400.00		0			Flete estimado de Bs As - Asuncion
	Sobrecosto flete fluvial						Se estima US\$ 100 por teu por falta dragado
	Sobrecosto por demora en el viaje			24	264		24 horas de demora por falta dragado
	Logistic Fee	16.50		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Seguro	412.77		0			0,75% valor imponible (CIF)
	Canje BHL	25.00		0			Costo Unitario por embarque
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por embarque
	Fotocopias	7.00		0			
	Tasa de valoración	275.18		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Apertura de Registro	31.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Honorario despachante	315.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Visacion Consular	106.48		0			Costo Unitario por embarque
	Tasa deposito Franco Paraguayo	50.00		0			Costo Unitario por embarque
	Gastos adm e lva Tasa deposito	16.00		0			Costo Unitario por embarque
	Tasa Aduanera de transbordo	50.00		0			Costo Unitario por embarque
	Gastos Adm. e IVA Tasa	16.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Analisis MAG	60.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Acompañamiento	10.45		0			Según despacho
	Gastos varios	15.68		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Apin e Indi	22.70		0			Costo Unitario por embarque
Reserva de carga	5.40		0			Costo Unitario por embarque	
Tasa MAG	528.01		0			1% del valor de la mercadería	
Verificacion Aduanera	52.27		0			Costo Unitario por embarque	
Retiro de mercadería	0.00		48	528.01		Demora dos días promedio por retiro	
Puerto	Tasa portuaria	247.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Desestiba - THC-	120.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Demora salida del puerto	0.00		3	33.00		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
Transporte Terrestre	Flete interno a la planta	136.00		0			
	Descarga del camion en planta	30.00		0			Distancia promedio: 100 km ida, se considera ida y vuelta
Pago	Comisión Banco por pago	528.01		0			
		5,151.45	0.00	75	825.02	0.00	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de la importación de un contenedor de 20' en la cual, se ha considerado un precio FOB⁴³ de US\$ 52.801, el precio CIF⁴⁴ elaborado alcanza los US\$ 55.036⁴⁵, el detalle de los costos y sobrecostos se presentan en la **Tabla 3.30**.

TABLA 3.30. Agroquímicos: Análisis de Costos del Proceso de Importación vía marítimafluvial

por contenedor	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.
Transporte por agua	2504.27	0.00	24	264.01	0.00	2768.27	46.3%	100.00	264.01	364.01	26%	0.00	364.01	
Aduana	1586.17	0.00	48.00	528.01	0.00	2114.18	35.4%	462.56	528.01	990.57	71%	187.68	802.89	
Puerto	367.00	0.00	3	33.00	0.00	400.00	6.7%	0.00	33.00	33.00	2%	33.00	0.00	
Transporte Terrestre	166.00	0.00	0	0.00	0.00	166.00	2.8%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	
Pago	528.01	0.00	0	0.00	0.00	528.01	8.8%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	
	5,151.45	0.00	75	825.02	0.00	5,976.47	100%	562.56	825.02	1,387.58	100.00	220.68	1,166.90	

GRAFICO 3.24. Agroquímicos: Participación de los costos actuales – Importación de vía marítimafluvial

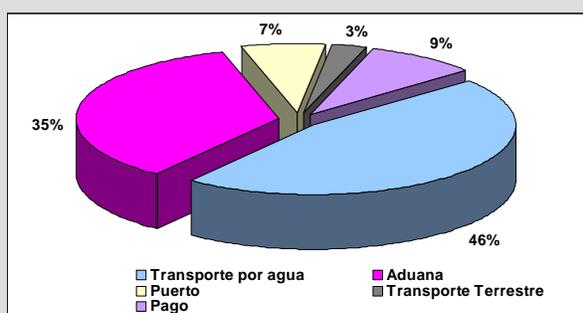
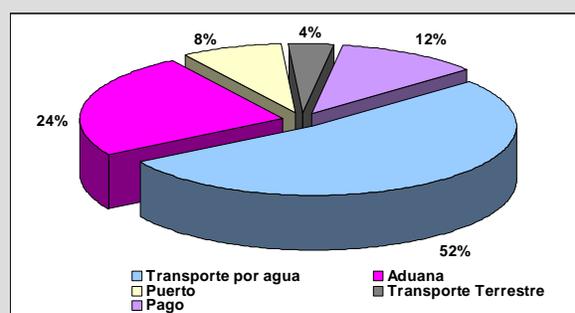


GRAFICO 3.25. Agroquímicos: Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Importación vía marítimafluvial (%)



Fuente: CARANA Corporation Analysis, 2006

En el cuadro arriba indicado, se observa el total de sobrecostos por contenedor por operación, equivalente a US\$ 1.387,58, los cuales representan un 30 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 4.589). De esos sobrecostos, US\$ 1.167 son responsabilidad del sector público (84 por ciento) y US\$ 221 del sector privado (16 por ciento).

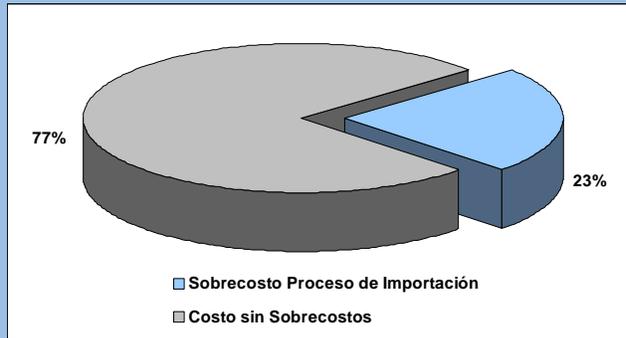
Los componentes de los sobrecostos en este producto y del corredor de importación, se concentran en cada uno de los procesos, según los datos que se presentan en la **Tabla 3.31**.

⁴³ (Free on Board - Libre a bordo) Ver glosario de terminos.

⁴⁴ (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro y Flete) Ver glosario de terminos.

⁴⁵ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.26. Agroquímicos: Costo y Sobrecosto - Importación vía marítimafluvial (%) (US\$ 5,976 por cont.)



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.31. Agroquímicos: Incidencia de los sobrecostos por tramo de proceso - Importación de vía marítimafluvial

Proceso	Extracostos en US\$	%
Transporte por agua	364.01	26%
Aduana	990.57	71%
Puerto	33.00	2%
Transporte Terrestre	0.00	0%
Pago	0.00	0%
Total	1387.58	100%

Se observa en el proceso aduanero el peso más significativo de los sobrecostos, (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los cuales llegan a US\$ 990,57 (71 por ciento). El detalle de estos está identificado en varios rubros en la matriz.

En el transporte fluvial, el sobrecosto resulta el originado por la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 364 por contenedor, representando un 26 por ciento de los sobrecostos de toda la operación.

Considerando que en el año 2005 se importaron 19,961 toneladas de pesticidas por la vía marítima-fluvial, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la **Tabla 3.32**.

TABLA 3.32. Agroquímicos: Impacto Sectorial de los Sobrecostos del Proceso de Importación vía marítima-fluvial (US\$)

	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR US\$ SIN EXTRA COSTO
Transporte por Agua	3,453,594	454,119	2,999,475
Aduana	2,637,578	1,235,804	1,401,774
Puerto	499,026	41,170	457,855
Transporte Terrestre	207,095	0	207,095
Pago	658,725	0	658,725
Total	7,456,018	1,731,093	5,724,925

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

3.C.8. Exportación de carga LCL fluviomarítima

En este acápite se analiza un caso de exportación de carga generica liquida –LCL⁴⁶-- que se transporte en tambores hacia los Estados Unidos. Se asume un volumen referencial de 2.52 m³, equivalente a 9 tambores de 0,2 toneladas por tambor y con un volumen de 0.28 m³ cada uno. Los costos se expresan a razón de m³ de producto procesado. Los resultados obtenidos en este corredor, se presentan en la **Tabla 3.33**:

TABLA 3.33. Carga LCL: Costos del Proceso de Exportación fluviomarítima

Información General			Suposiciones		
Producto	Generico Liquido		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Fluviomarítimo Asunción - Baltimore (USA)		0.50%	valor FOB de la carga / dia de demora	
Valor FOB de la carga	8,000	US\$/ Exportacion 9 tambores	5,740	GS / US\$	
Valor CIF de la carga	8,735	US\$/ Exportacion 9 tambores			
Valor FOB de la carga	2,857	US\$/ m3			
Valor CIF de la carga	3,120	US\$/ m3			
Volumen	2.8	m3	24	horas / dia	
	2	ton	0.5	US\$ / km	
	9	tambores	6	US\$ / hora por lucro cesante	
	0.28	m3 / tambor			
	0.22	ton / tambor			
Cantidad de desp. x B/L	1				

Proceso de Exportacion (equivalente en m3)							
Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / m3	US\$ / m3	horas	US\$ / m3	US\$ / m3	
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta	0.00	0.00	24	14.29	0.00	Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion y camionero	0.00	0.00	24	0.00	51.43	Costo por tener el camion parado
	Carga camion en finca	3.57	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 27.5 ton
	Flete desde Finca a planta del	142.86	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 588 km ida, se considera ida y vuelta
	Descarga camion en planta	3.57	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 27.5 ton
	Costo de Tambores	157.14	0.00	0	0.00	0.00	Cada tambor cuesta US\$ 44, y este tiene 0.28 m3
	Carga de los tambores al camion	3.57	0.00	0	0.00	0.00	Se estima que la carga de 15 tambores es de US\$30
	Inspeccion Sanitaria SENA	0.71	0.00	0	0.00	0.00	Son los gastos del SENA
	Tasa Servicio Forestal	62.22	0.00	0	0.00	0.00	Es en concepto del pago al Servicio Forestal
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	35.71	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 108 km.Incluye descarga en puerto
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00	0.00	3	1.79	0.00	son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion y camionero	0.00	0.00	3	0.00	6.43	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	17.14	0.00	0	0.00	0.00	Segun despacho aduanero
	Camionaje y Consolidacion	14.29	0.00	0	0.00	0.00	Segun tarifario de Asamar
	Demora hasta conseguir otras	0.00	0.00	168	100.00	0.00	Estadia promedio de 7 dias hasta conseguir carga
Aduana	Canon informático	8.93	0.00	0	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	4.23	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado
	Apertura de registro	9.29	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado por embarque
	Resena de Carga	1.95	0.00	0	0.00	0.00	Dirección de Marina Mercante
	Precinto Aduanero	0.15	0.00	0	0.00	0.00	Costo precinto
	Certificado origen	3.73	0.00	0	0.00	0.00	Por embarque promedio
	Fotocopias docs	2.86	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado por embarque
Honorario despachante	57.25	0.00	0	0.00	0.00		
Transporte por agua	Flete Fluvial	60.00	0.00	0	0.00	0.00	Flete fluvial promedio a Bs As o Montevideo
	Falta de dragado	0.00	0.00	0	14.29	0.00	Se asume 8 consignatarios de carga en un contenedor
	Flete Marítimo	180.00	0.00	0	0.00	0.00	Flete desde Bs As/ Montevideo a Baltimore, usa
	Emisión B/L	15.71	0.00	0	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	3.57	0.00	0	0.00	0.00	Segun tarifario de Asamar
	Seguro	22.50	0.00	0	0.00	0.00	0,35 % valor FOB
	Estiba - THC-	10.71	0.00	0	0.00	0.00	Segun tarifario de Asamar
Cobranza	Comisión Banco por pago	78.93	0.00	0	0.00	0.00	
	Demora en liquidación Guía	0.00	0.00	720	0.00	25.71	Demora promedio de 30 dias
		900.61	0.00	942	130.36	83.57	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

⁴⁶ LCL (Less Than Container Load), comprende a cualquier producto que se exporte o importe en volúmenes inferiores al volumen de carga que entra en un contenedor

En el análisis de la exportación de esta partida, en la cual, se ha considerado un precio FOB⁴⁷ de US\$ 2.857, el precio CIF⁴⁸ elaborado alcanza los US\$ 3.120⁴⁹, los costos y sobrecostos, poseen el siguiente detalle:

TABLA 3.34. Carga LCL: Análisis de Costos del Proceso de Exportación fluvio-marítima

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
	US\$ / m ³	US\$ / m ³	horas	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	%	US\$ / m ³	US\$ / m ³	US\$ / m ³	%	US\$ / m ³	US\$ / m ³
Pre embarque	373.65	0.00	48	14.29	51.43	439.36	39.4%	0.71	65.71	66.43	24%	0.00	66.43
Transporte terrestre	35.71	0.00	0	0.00	0.00	35.71	3.2%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
Puerto	31.43	0.00	174	101.79	6.43	139.64	12.5%	0.00	108.21	108.21	39%	108.21	0.00
Aduana	88.38	0.00	0	0.00	0.00	88.38	7.9%	36.45	0.00	36.45	13%	14.39	22.06
Transporte por agua	292.50	0.00	24	14.29	0.00	306.79	27.5%	23.75	14.29	38.04	14%	19.29	18.75
Cobranza	78.93	0.00	720	0.00	25.71	104.64	9.4%	0.00	25.71	25.71	9%	25.71	0.00
	900.61	0.00	966	130.36	83.57	1,114.53	100%	60.92	213.93	274.84	100%	167.60	107.24

GRAFICO 3.27. Carga LCL Participación de los costos actuales – Exportación de fluvio-marítima

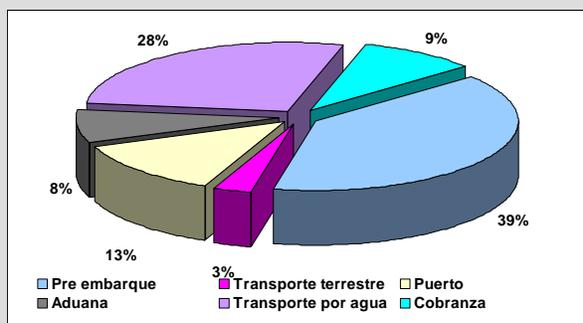
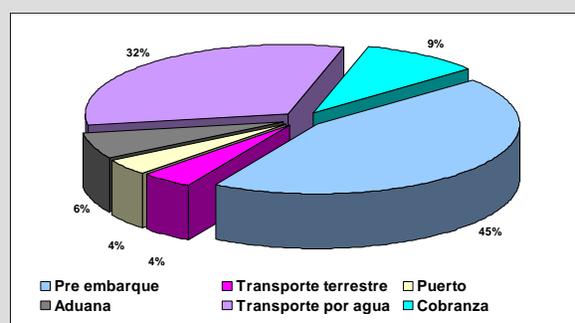


GRAFICO 3.28. Carga LCL: Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Exportación fluvio-marítima



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En la Tabla arriba indicada, se observa el total de sobrecostos por metro cúbico por operación, equivalente a US\$ 274,84, los cuales representan un 33 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 839,69). De este monto, US\$ 167 (61 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US\$ 107 del sector público (39 por ciento).

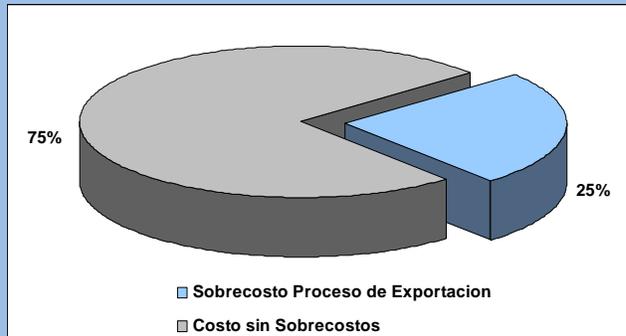
Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de exportación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos de la siguiente forma:

⁴⁷ (Free on Board - Libre a bordo) Ver glosario de terminos.

⁴⁸ (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro y Flete) Ver glosario de terminos.

⁴⁹ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.29. Carga LCL: Costo y Sobrecosto - Exportación fluvio-marítima (US\$ 1,114 por m³) %



Fuente: CARANA Corporation Analisis, 2006

TABLA 3.35. Carga LCL: Incidencia porcentual de los sobrecostos por tramo de proceso - Exportación fluvio-marítima

Proceso	Sobrecostos en US\$/m ³	%
Pre embarque	66.43	24%
Transporte terrestre	0	0%
Puerto	108.21	39%
Aduana	36.45	13%
Transporte por agua	38.04	14%
Cobranza	25.71	9%
Total	274.84	100%

La principal demora se origina en el puerto, aunque la causa no es directamente atribuible a este. Consiste básicamente en la demora generada de siete días promedio hasta que se agrupen los despachos que justifiquen el envío de un contenedor al destino. Esta demora, más las demoras en los accesos ascienden a US\$ 108,21 por m³ (39 por ciento)

En segundo lugar se observa el peso significativo del preembarque dentro de los sobrecostos, los cuales llegan a US\$ 66,43 (24 por ciento). Estos son originados principalmente por las deficiencias en los caminos rurales.

En materia aduanera (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), los sobrecostos llegan a US\$ 36,45 y representan un 13 por ciento del total. El detalle de estos está identificado en varios rubros en la matriz

En el transporte fluvial, el sobrecosto resulta por la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 38,04 por metro cúbico, representando un 14 por ciento de los extracostos de toda la operación.

Finalmente se observa un extracosto de US\$ 25,71 en materia de demoras en la liquidación de la cobranza, atribuibles a demoras incurridas por los bancos, lo cual representa el 9 por ciento de los sobrecostos totales.

Considerando que en el año 2005 se estima que se exportaron 10.000 toneladas de LCL, equivalente a 14.000 m³ del producto seleccionado, por la vía fluvial dado que no hay registros estadísticos para este tipo de carga, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la **Tabla 3.36**.

TABLA 3.36. Impacto Sectorial de los Extracostos Identificados - Exportación de carga LCL fluvio-marítima (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	6,151,092	929,981	5,221,110
Transporte Terrestre	500,000	0	500,000
Puerto	1,955,000	1,515,000	440,000
Aduana	1,237,386	510,336	727,050
Transporte por Agua	4,295,000	532,500	3,762,500
Cobranza	1,465,000	360,000	1,105,000
Total	15,603,478	3,847,817	11,755,660

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

De a lectura de la Tabla surge en primer lugar como muy significativa la incidencia sectorial del impacto de los sobrecostos en el puerto. Dado que estos representan mayormente costos de inventario y lucro cesante, los mismos no están reflejados tradicionalmente en los análisis de costos directos. Dado a que cada exportador posee un volumen de carga inferior a un contenedor, la carga queda en espera en el puerto hasta que se reúna el volumen necesario para completar un contenedor

En segundo lugar se observa en el gasto correspondiente Pre-emabrque, la incidencia del déficit de infraestructura vial, tiene un impacto de casi US\$929.981.

En tercer y cuarto lugar se encuentran los sobrecostos relacionados al transporte por agua y los de aduana, los cuales ascienden a US\$ 532.500 y US\$ 510.336 respectivamente.

3.C.9. Importación de carga LCL vía fluviomarítima

En este acápite se ha analizado un caso de carga generica solida LCL fluviomarítima que se importa en cajas desde Houston, USA; se asume una importación promedio de 5,19 m³, equivalente a 346 cajas de 20 kg por unidad con un volumen de 0.0315 m³ cada una. Los costos se expresan por m³ de producto procesado.

Los resultados obtenidos en este corredor, por metro cúbico, se visualizan en la tabla subsiguiente:

TABLA 3.37. Costos Observados – Importacion de carga LCL fluviomarítima

Informacion General		Suposiciones	
Producto	Generico en Cajas	0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio-Maritimo Houston (Estados Unidos)-Buenos Aires-Asuncion	0.50%	valor FOB de la carga / dia de demora
Valor FOB de la carga	8,000	5,740	US\$ / US\$
Valor CIF de la carga	9,319.84		
Valor FOB de la carga	1,541		
Valor CIF de la carga	1,796		
Volumen	5.19	24	horas / dia
	3.46	0.5	US\$ / km
	173	6	US\$ / hora por lucro cesante
	0.03		
	0.02		
Cantidad de desp x B/L	1		

Proceso de Importacion (equivalente en m3)		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
Proceso	Pasos a seguir para la importacion	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	Carga generica solida LCL que se importa en carton desde Houston, USA; se asume una importacion promedio de 10,931 m3, equivalente a 346 carton de 0,02 ton por carton con un vol de 0.0315 m3 cada uno. Los costos se expresan por m3 de producto procesado
		US\$ / m3	US\$ / m3	horas	US\$ / m3	US\$ / m3	
Transporte por agua	Flete Maritimo	185.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Flete Estimado desde EEUU a Bs As.
	Sobrecosto por falta dragado	0.00	0.00	0.00	7.71	0.00	Se asume 8 consignatarios de carga en un contenedor
	Flete Fluvial	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Flete fluvial de Bs As a Asuncion estimado
	Forwarding Fee	12.52	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque en origen
	Logistic Fee	3.18	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
	Seguro	19.30	0.00	0.00	0.00	0.00	Seguro del 0,75% del valor imponible (CIF)
	Canje BHL	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
Aduana	Canon informático	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque
	Fotocopias	1.11	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa de valoración	8.98	0.00	0.00	0.00	0.00	Segun despacho aduanero
	Apertura registro	6.28	0.00	0.00	0.00	0.00	Segun despacho aduanero
	Honorario despachante	30.83	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Visacion Consular	20.65	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa Franco Paraguay	9.63	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Gastos Adm. e IVA Tasa Franco	3.08	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa Aduanera de Transbordo	9.63	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Gastos Adm. e IVA Tasa Aduanera	3.08	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa MAG	6.85	0.00	0.00	0.00	0.00	
Reserva de Carga	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque	
Demora en retiro de la mercadería	0.00	0.00	24.00	15.41	0.00		
Puerto	Tasa portuaria	11.92	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa de Acceso	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Servicio de Bascula	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Desestiba y Camionaje	23.12	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
	Desconsolidacion y apertura	15.41	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
Transporte Terrestre	Carga del camion en puerto	5.78	0.00	0.00	0.00	0.00	Se estima que la carga del camion es de US30,
	Flete desde el puerto hasta planta	48.17	0.00	0.00	0.00	0.00	Distancia promedio: 250 km ida, se considera ida y vuelta
Pago	Comisión Banco por pago	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	
		489.67	0.00	24	23.12	0.00	

Fuente: CARANA Corporation Analysis, 2006

En el análisis de la importación de un metro cúbico, en la cual, se ha considerado un precio FOB⁵⁰ de US\$ 1.541, el precio CIF⁵¹ elaborado alcanza los US\$ 1.796⁵², se llega a las siguientes conclusiones:

Los costos y sobrecostos, por m³, poseen el siguiente detalle:

TABLA 3.38. Analisis de Costos Observados – Importacion de carga LCL fluvio-marítima

por m ³	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE		
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Público
		US\$/m ³	US\$/m ³	horas	US\$/m ³	US\$/m ³	US\$/m ³	%	US\$/m ³	US\$/m ³	US\$/m ³	%	US\$/m ³	US\$/m ³
Transporte por agua	274.83	3.85	24.00	7.71	0.00	286.39	55.4%	3.85	7.71	11.56	14%	0.00	11.56	
Aduana	105.99	0.00	48.00	15.41	0.00	121.41	23.5%	56.45	15.41	71.86	86%	9.63	62.23	
Puerto	51.05	0.00	0.00	0.00	0.00	51.05	9.9%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	
Transporte Terrestre	53.95	0.00	0.00	0.00	0.00	53.95	10.4%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	
Pago	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85	0.7%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00	
	489.67	3.85	72	23.12	0.00	516.65	100%	60.30	23.12	83.42	100%	9.63	73.79	

GRAFICO 3.30. Participacion de los costos actuales – Importacion de carga LCL fluvio-marítima

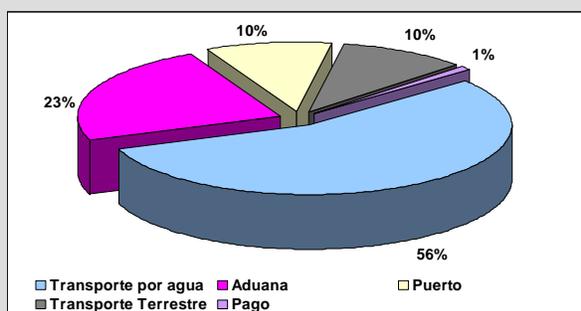
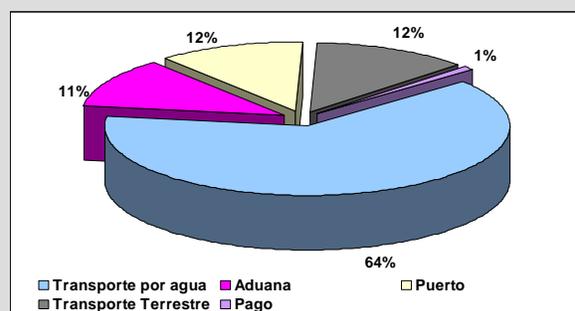


GRAFICO 3.31. Participacion de los costos excluyendo sobrecostos – Importacion de carga LCL fluvio-marítima



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En el cuadro arriba indicado, se observa el total de extracostos por metro cúbico por operación, equivalente a US\$ 83,42, de los cuales, US\$ 9,63 (12 por ciento) son responsabilidad del sector privado y US\$ 73,69 del sector público (88 por ciento).

En síntesis, en la cadena de transporte y logística desde el embarque en origen hasta la entrega del producto en Paraguay, hay por metro cúbico de LCL un componente de US\$ 83,42 de extracostos, los cuales representan un 19 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 433,22).

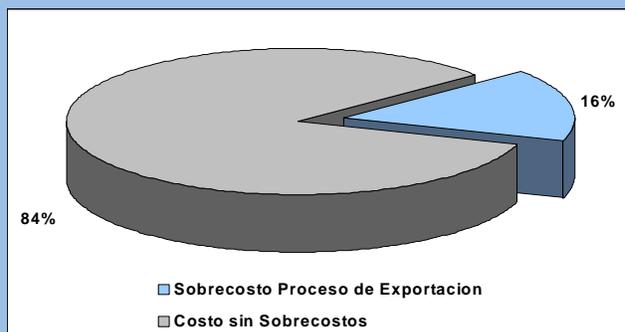
Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de importación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos de la siguiente forma:

⁵⁰ (Free on Board - Libre a bordo) Ver glosario de terminos.

⁵¹ (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro y Flete) Ver glosario de terminos.

⁵² Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.32. Porcentaje Costo y Extracosto - Importacion de carga LCL fluviomarítima (US\$ 516,65 por m³.)



Fuente: CARANA Corporation Analysis, 2006

TABLA 3.39. Incidencia porcentual de los extracostos por tramo de proceso - Importacion de carga LCL fluviomarítima

Proceso	Extracostos en US\$	%
Transporte por agua	11.56	14%
Aduana	71.86	86%
Puerto	0.00	0%
Transporte Terrestre	0.00	0%
Pago	0.00	0%
Total	83.42	100%

En primer lugar, el proceso aduanero tiene el peso más significativo de los sobrecostos, (este rubro abarca no solamente la tramitación con aduana, sino todas aquellas realizadas en dependencias públicas), equivalente a US\$ 71, (86 por ciento). El detalle de estos está identificado en varios rubros en la matriz.

Se observa en segundo lugar, en el transporte por agua el sobrecosto resulta el originado por la falta de dragado y balizamiento, el cual representa US\$ 11,56 por metro cúbico, representando esto un 14 por ciento de los sobrecostos de toda la operación.

Considerando que en el año 2005 se estima que se importaron 10.000 toneladas de carga LCL por la vía fluvial, equivalentes a 15.000 m³ de la carga seleccionada, el impacto sectorial de estos sobrecostos se observan en la siguiente tabla:

TABLA 3.40. Impacto Sectorial de los Extracostos Identificados - Importacion de carga LCL fluviomarítima (US\$)

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Transporte por Agua	4,295,788	173,410	4,122,378
Aduana	1,821,105	1,077,924	743,181
Puerto	765,742	0	765,742
Transporte Terrestre	809,249	0	809,249
Pago	57,803	0	57,803
Total	7,749,687	1,251,334	6,498,353

Fuente: CARANA Corporation Analysis, 2006

De la lectura de la **Tabla 3.40** surge en primer lugar la incidencia sectorial del impacto de los sobrecostos en la Aduana originados por costos de inventario por demoras en el retiro de las mercaderías.

En segundo lugar se observa en el gasto correspondiente a Transporte por agua el cual tiene un impacto de US\$ 173.410.

3.C.10. Importación de Informática vía Aérea

En este acápite se ha analizado un caso de importación de productos informáticos vía aérea desde Miami, Estados Unidos a Ciudad del Este. Los costos se expresan por tonelada en un envío de 4.700 kg. Los resultados obtenidos en este corredor, se visualizan la **Tabla 3.41**.

TABLA 3.41. Informática: Costos del Proceso de Importación vía Aérea

Información General			Suposiciones	
Producto	Informática		0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Aéreo Miami (Estados Unidos) - Ciudad del Este		0.80%	valor FOB de la carga / día de d
Valor FOB de la carga	480,000	US\$	5,740	G\$ / US\$
Valor CIF de la carga	491,315	US\$		
Valor FOB de la carga	102	US\$/ kg	24	horas / día
Valor CIF de la carga	105	US\$/ kg	0.7	US\$ / km
Volumen	4,700	kg	6	US\$ / hora por lucro cesante
Cantidad de desp x B/L	1			

Proceso de Importación (equivalente en kg)							
Proceso	Pasos a seguir para la importación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario (f(tiempo))	Costos financieros	
		US\$/ kg	US\$/ kg	horas	US\$/ kg	US\$/ kg	
Transporte aéreo	Flete Aéreo	2.05		48.00	1.63		Flete Etimado desde EEUU a Ciudad del Se asume un costo de inetario de 48 hs Se estima US\$ 0,25 por kg Costo unitario por embarque en origen Seguro del 0,35% del valor FOB
	Sobrecosto déficit frecuencias		0.25				
	Extracosto regional						
	Forwarding Fee	0.01					
	Seguro	0.36					
Aduana	Canon informático	0.01					Costo Unitario por Embarque 0,3% valor imponible
	Apertura registro	0.01					
	Honorario despachante	0.31					
	Visacion Consular	0.02					
	Valoración aduanera	0.51					
	Demora en retiro mercadería			24.00	0.82		
Aeropuerto	Tasa aeroportuaria	1.12					
Transporte Terrestre	Carga del camion	0.01					Se estima que la carga del camion es de US Distancia promedio 20km
	Flete desde aeropuerto	0.03					
	Seguridad traslado	0.02					
Pago	Comisión Banco por pago	0.00					
		4.46	0.25	72	2.45	0.00	

Fuente: CARANA Corporation, Entrevistas Realizadas, 2006

En el análisis de la importación por kg, se ha considerado un precio FOB⁵³ de US\$ 102,13, el precio CIF⁵⁴ elaborado alcanza los US\$ 104,54⁵⁵, los costos y sobrecostos, por Kg, poseen el siguiente detalle:

TABLA 3.42. Analisis de Costos Observados – Importacion de Informática via Aérea

por kg	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				RESPONSABLE	
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%	Sector Privado	Sector Publico
	US\$ / kg	US\$ / kg	horas	US\$ / kg	US\$ / kg	US\$ / kg	%	US\$ / kg	US\$ / kg	US\$ / kg	%	US\$ / kg	US\$ / kg
Transporte aéreo	2.42	0.25	48.00	1.63	0.00	4.31	60.1%	0.25	1.63	1.88	63%	0.00	1.88
Aduana	0.85	0.00	24.00	0.82	0.00	1.67	23.3%	0.30	0.82	1.12	37%	0.27	0.85
Aeropuerto	1.12	0.00	0.00	0.00	0.00	1.12	15.7%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
Transporte Terrestre	0.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.06	0.8%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
Pago	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.1%	0.00	0.00	0.00	0%	0.00	0.00
	4.46	0.25	72	2.45	0.00	7.16	100%	0.55	2.45	3.00	100%	0.27	2.73

GRAFICO 3.33. Informática: Participación de los costos actuales – Importación de vía Aérea

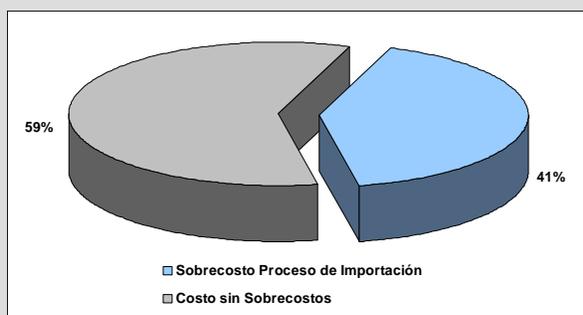


GRAFICO 3.34. Informática: Participación de los costos excluyendo sobrecostos – Importación vía Aérea

Proceso	Extracostos en US\$	%
Transporte aéreo	4.31	59%
Aduana	1.67	23%
Aeropuerto	1.24	17%
Transporte Terrestre	0.07	1%
Pago	0.00	0%
Total	7.28	100%

Fuente: CARANA Corporation Analisis, 2006

En el cuadro arriba indicado, se observa el total de extracostos por kg, equivalente a US\$ 3, de los cuales, US\$ 2,73 es responsabilidad del sector público (91 por ciento) y US\$ 0,27 (9 por ciento) son responsabilidad del sector privado.

En síntesis, en la cadena de transporte y logística desde el embarque en origen hasta la entrega del producto en Paraguay, hay por kg un componente de US\$ 3 de sobrecostos, los cuales representan un 70 por ciento por arriba del costo que se generaría en el caso de no haber ineficiencias (US\$ 4,28).

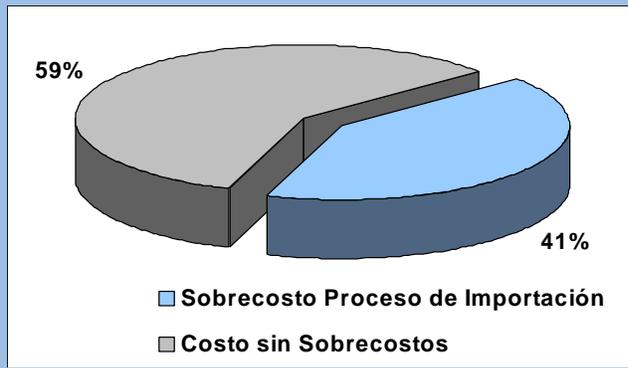
Los componentes de estos sobrecostos en este producto y del corredor de importación, se concentran en porcentajes en cada uno de los procesos de la siguiente forma:

⁵³ (Free on Board - Libre a bordo) Ver el glosario de terminos.

⁵⁴ (Cost, Insurance & Freight - Costo, Seguro y Flete) Ver el glosario de terminos.

⁵⁵ Estos valores, corresponden a precios de mercado del mes de marzo del 2006.

GRAFICO 3.35. Informática Porcentaje Costo y Extracosto - Importación de vía Aérea



Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 3.43. Informática Incidencia porcentual de los sobrecostos por tramo de proceso - Importación vía Aérea

Proceso	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / kg	%
Transporte aéreo	1.88	63%
Aduana	1.12	37%
Aeropuerto	0.00	0%
Transporte Terrestre	0.00	0%
Pago	0.00	0%
	3.00	100%

Se observa en el proceso de transporte aéreo el peso más significativo de los sobrecostos. Por cuanto existen dos componentes considerados. En primer lugar se observa un diferencial del precio de mercado aéreo (en una comparación a nivel regional) de US\$ 0,25 por kg y un tiempo de inventario estimado en dos días asignado a la falta de frecuencias por falta de apertura en el mercado aéreo, por los altos costos de operación y por la falta de estándares de seguridad a nivel aeroportuario. Luego se observa una alta incidencia de los extracostos aduaneros, los cuales incluyen una demora de un día para el retiro de la mercadería y altos costos en el despacho aduanero, los cuales llegan a US\$ 1,12 (37 por ciento). El detalle de estos está identificado en varios rubros en la matriz.

Estimando que en el año 2005 se importaron 4 millones de kg de carga aérea estos sobrecostos se observan anualizados en la siguiente tabla:

TABLA 3.44. Informática: Impacto Sectorial de los Sobrecostos Identificados en el Proceso de Importación vía Aérea

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Transporte aéreo	17,221,277	7,536,170	9,685,106
Aduana	6,674,213	4,482,723	2,191,489
Aeropuerto	4,942,979	0	4,942,979
Transporte Terrestre	276,596	0	276,596
Pago	17,021	0	17,021
Total	29,132,085	12,018,894	17,113,191

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

SECCION 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este acápite se incluye en primer lugar, en el punto 4.A una comparación sectorial, en la cual se comparan los sobrecostos detectados para cada uno de los corredores/productos. Luego en el punto 4.B, se efectúa un análisis macro, extrapolarlo las conclusiones sectoriales a la nacional. Finalmente en el punto 4.C, se incluyen las conclusiones y recomendaciones.

De acuerdo al análisis de las transacciones de cada cadena de transporte, surgen distintos cuellos de botella y problemas en cada tramo particular estudiado. Sobre esta base, se ha concluido en una primera aproximación, que las limitantes y problemas existentes que originan estos sobrecostos están subdivididas en dos sectores principales: **Problemas particulares en la “Cadena de Valor”** y **Problemas “Sistemáticos”**. Éstos problemas deberían ser considerados como oportunidades.

Problemas en la cadena de valor

- Sub-utilización de las prácticas de preembarque
- Sub-utilización del equipamiento y de los servicios
- Sub-utilización del potencial de valor agregado y de las herramientas logísticas

Problemas sistemáticos

- Déficit de infraestructura (hardware)
- Debilidades en el marco regulatorio (software)
- Debilidades en sectores del transporte y logística

Asimismo, en el caso particular de Paraguay, como se observará a continuación, estos problemas suceden en dos ámbitos: el interno o nacional, y el externo o internacional, correspondiente a los países vecinos. Sin perjuicio de lo arriba indicado, se observan en el ámbito “externo” también problemas generados por aspectos regulatorios del Paraguay, pero aplicados en el exterior.⁵⁶

4.A. COMPARACIÓN SECTORIAL

En la sección anterior (**3.C. Resultados**) se han relevado todos los costos directos e indirectos en cada cadena de transporte a fin de identificar y cuantificar los sobrecostos que más afectan a la competitividad empresarial y sectorial. Una conclusión importante de estos análisis es que las problemáticas identificadas en el transporte y logística tienen un impacto económico heterogéneo para los sectores.

Con el objetivo de apoyar al sector privado y a los sectores individuales en su importante trabajo de la priorización de los esfuerzos para reducir los sobrecostos, se detalla en la siguiente **Tabla 4.1** los sobrecostos más significativos por producto y corredor estudiado. Este análisis puede servir como base o menú de opciones para identificar y concertar los intereses particulares de los distintos sectores empresariales con los intereses comunes y para dilucidar mejor donde pueden existir prioridades. Es de hacer notar que la mecánica de priorización de

⁵⁶ Por ejemplo la tasa de depósito franco paraguayo, los precintos electrónicos, etc.

los problemas, y de sus respectivas soluciones, no es un proceso lineal u objetivo que se debe limitar a priorizar los problemas en función de su economía de escala, sino un proceso altamente complejo y subjetivo, el cual aparte de la consideración del monto del impacto del sobrecosto, posee variables políticas, de oportunidad, coyunturales, etc.

TABLA 4.1. Los Sobrecostos Más Significativos Identificados por Producto / Corredor

Producto (Corredor)	Sobrecostos Mas Significativos Identificados (representando mas de 80% de los sobrecostos)	Impacto Estimado del Sobrecosto en 2005 US\$	% de sobrecostos totales
Exportacion Soja (Fluvio Maritimo - Holanda)	1 Falta de dragado del rio	\$ 9,377,897	33%
	2 Demora en acceso a puerto	\$ 6,836,646	24%
	3 Mermas en el pre-embarque	\$ 4,800,848	17%
Exportacion Soja (Terrestre - Brasil)	1 Demora en paso de frontera	\$ 2,654,536	57%
	2 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,477,611	31%
Exportacion Carne Congelada (Fluvio Maritimo - Rusia)	1 Demoras en el pre-embarque (transporte terrestre, certificaciones fitosanitarios, etc.)	\$ 8,555,326	59%
	2 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 2,570,250	18%
	3 Falta de dragado del rio	\$ 1,725,113	12%
Exportacion Carne Enfriada (Terrestre - Chile)	1 Sobrecostos causadas por las exigencias del SENASA en Argentina	\$ 1,596,632	54%
	2 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 438,282	15%
	3 Demoras por deficiencias viales (en el pre-	\$ 276,602	9%
	4 Demoras por escasa disponibilidad de equipos de transporte refrigerados	\$ 276,602	9%
Expo Madera (Fluvio Maritimo - USA)	1 Demoras en la importacion del materia prima por cruce de frontera	\$ 12,434,284	82%
Expo Sesamo (Fluvio Maritimo - Japon)	1 Sobrecostos en la etapa pre-embarque debido a demoras en materia de transporte interna, obtencion del contenedor y obtencion del certificado de calidad	\$ 1,422,377	68%
	2 Falta de dragado del rio	\$ 336,808	16%
Importacion Agroquimicos (Fluvio Maritimo - China)	1 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,235,804	71%
	2 Falta de dragado del rio	\$ 454,119	26%
Exportacion LCL (Fluvio Maritimo - USA)*	1 Demora en el carga del contenedor LCL	\$ 1,515,000	39%
	2 Demoras por deficiencias viales (en el pre-	\$ 929,981	24%
	3 Falta de dragado del rio	\$ 532,500	14%
	4 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 510,336	13%
Importacion LCL (Fluvio Maritimo - USA)	1 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 1,077,924	85%
Importacion Informaticos (Aerea - USA)	1 Sobrecostos en el transporte aereo	\$ 7,536,170	63%
	2 Sobrecostos por materia aduanera	\$ 4,482,723	37%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

4.A.1. Sobrecostos principales comunes

Demoras en paso de fronteras. Para las exportaciones y las importaciones vía terrestre, las demoras generadas en los pasos de frontera, y los sobrecostos adicionales ocasionados por estas demoras (costo de inventario, propinas, etc.), tienen un alto impacto en los sobrecostos totales identificados. En la exportación de Soja vía terrestre, las demoras en el paso de frontera entre Paraguay y Brasil representan 57 por ciento de los sobrecostos para esta cadena de transporte. En la exportación de molduras de madera, por ejemplo, se observan las demoras en la importación de la materia prima desde Argentina: el impacto negativo de estas demoras en frontera llegó a US\$ 12,4 millones en 2005.

Falta de dragado. La falta de dragado representa desde el 12 al 33 por ciento de los sobrecostos identificados, con un impacto más pronunciado en la exportación de soja donde esta problemática generó una pérdida estimada de US\$ 9,4 millones en 2005, y en la exportación de la carne congelada, ascendió en este año a un impacto negativo de US\$ 1,7 millones.

Sobrecostos en materia aduanera. Los sobrecostos vinculados a la etapa “Aduana” de exportación e importación, que incluyen también varias exigencias de otras agencias gubernamentales (como el MIC, MRE, MAG, etc.), se observa que el mayor impacto de estos se concentra en los productos que salen vía terrestre, los corredores de importación. y en la carne congelada. En primer lugar, en la exportación de carne congelada se observa un impacto negativo de US\$ 2,5 millones en 2005 debido en particular a sobrecostos generados por la aduana por trabas para-arancelarias generadas por la autoridad sanitaria argentina. Los tramites y costos aduaneros generan el 85 por ciento de los sobrecostos identificados en la importación de carga LCL, mientras que estos sobrecostos representan 37 por ciento de los ineficiencias para la importación de productos informáticos.

Sobrecostos en la etapa pre-embarque. Una importante conclusión del estudio es que existe un alto porcentaje de sobrecostos en la etapa de pre-embarque para casi todos los productos y corredores estudiados. Para la soja, esta etapa pre-embarque alcanza US\$ 4,8 millones por mermas de mercadería. En carne congelada, demoras por obtención de certificados fitosanitarios tienen un impacto negativo de US\$ 8,5 millones. En sésamo, ineficiencias en el transporte interno, obtención de contenedores y obtención del certificado de calida representan US\$ 1,4 millones de sobrecostos.

4.A.2. Sobrecostos exclusivamente sectoriales

Aunque en muchas problemáticas se puede identificar un grupo de actores en el sector privado con intereses comunes, se han identificado sobrecostos importantes que afectan más a algunos sectores particulares. Abajo se detalle algunos ejemplos más significativos de estos:

Carne Enfriada ~ Exigencias de SENASA en Argentina. En la [Sección 3.C. Resultados](#) ha identificado y estimado el impacto económico de las trabas para-arancelarias aplicadas a los tránsitos entre Paraguay y Chile en territorio argentino por SENASA que generan sobrecostos en demoras (costos de inventario, lucro cesante de camión, etc.) al orden de US\$ 1,6 millones.

Carne Enfriada ~ Escasa Disponibilidad de Equipos de Transporte Refrigerados. También para la cadena de transporte de carne enfriada enviada a Chile, se estima que la escasa disponibilidad de equipos de transporte refrigerados tiene un impacto negativo conservador de US\$ 276,000 en 2005.

Carga LCL ~ Demoras en la consolidación de la carga. Para los pequeños y medianos productores (Pymes), los costos para mandar su producto en volúmenes LCL (Less than Container Load) son muy altos. Uno de los sobrecostos principales identificados en el estudio es el sobrecosto en el proceso de consolidación de la carga. Se ha identificado que 39 por ciento de los sobrecostos (US\$ 1,5 millones) en este tipo de cadena de transporte son ocasionados por las demoras en el proceso de consolidación del contenedor LCL. Estos sobrecostos representan claramente una barrera al comercio para los pymes que no están en la posición de exportar su productor en contenedores completos.

4.B. ANÁLISIS MACRO

En esta sección del estudio se analiza los impactos a nivel “macro” de los sobrecostos identificados en los procesos de exportación e importación presentados en los apartados anteriores. Es importante destacar que si bien se pretende extrapolar los sobrecostos detectados a nivel macro de la economía en general, la falta de datos estadísticos de transportes, de aduana etc. dificulta dicha tarea. En este sentido los valores obtenidos son conservadores y muchos de ellos solo hacen referencia a los diez corredores estudiados y a sus volúmenes de exportación e importación en el 2005.

4.B.1. Preembarque

4.B.1.1 Deficiencias viales

Se puede observar en la tabla a continuación, que de acuerdo a las toneladas exportadas en el 2005 de soja, carne, madera, sésamo y de carga LCL las demoras generadas por deficiencias viales en el preembarque generaron un sobrecosto a la economía del Paraguay en concepto de costos de inventario y de lucro cesante de US\$ 7.449.497 y US\$ 9.165.839 respectivamente, conformando un sobrecosto total de US\$ 16.615.336.

TABLA 4.2. Sobrecostos generados en la etapa Pre-Embarque, por Deficiencias Viales en los productos y corredores estudiados, 2005

Producto	Demoras por deficiencias viales	%	Lucro cesante	%	Total
	US\$ en 2005		US\$ en 2005		US\$ en 2005
Expo Soja Fluvio Maritimo	180,032	2%	1,684,508	18%	1,864,540
Expor Soja Terrestre	23,851	0%	215,194	2%	239,045
Expo Carne Cong. Fluvio Maritimo	2,135,854	29%	946,347	10%	3,082,201
Expo Carne Enfriada Terrestre	276,602	4%	-	0%	276,602
Expo Madera Fluvio Maritimo	4,255,159	57%	4,901,943	53%	9,157,102
Expo Sesamo Fluvio Maritimo	378,000	5%	697,846	8%	1,075,846
Impo Agroquimicos Fluvio Maritimo	-	0%	-	0%	-
Expo LCL Fluvio Maritimo	200,000	3%	720,000	8%	920,000
Impo LCL Fluvio Maritimo	-	0%	-	0%	-
	7,449,497	100%	9,165,839	100%	16,615,336

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Dentro de los dos productos de importación analizados este problema parece no generar sobrecosto alguno pero puede ser que los dos productos de importación analizados no presenten este problema de sobrecostos debido a que se supuso una distancia promedio de 100km ida/vuelta (de Asunción) para agroquímicos y 250km ida/vuelta (de Asunción) para carga LCL impo.

Sin embargo es importante destacar que estos US\$ 16,6 millones corresponden solo a los productos y corredores de exportación estudiados lo que lo hace un número conservador, dado que por una cuestión práctica no se pudo estudiar todos los productos de exportación e importación del Paraguay. Como es probable que algunos de ellos estén padeciendo también estos sobrecostos de lucro cesante y de inventarios los sobrecostos generados por falta de infraestructura vial a nivel macro son ciertamente superiores a US\$ 16,6 millones.

4.B.1.2 Otros sobrecostos

Dentro de la etapa de preembarque también se detectaron otros sobrecostos que no son comunes a todos los productos de exportación estudiados pero que pueden aparecer en otros productos de exportación e importación no incluidos en este estudio; estos sobrecostos son mermas de mercaderías, costos de inventarios por demoras en entrega y recepción de contenedores y camiones, demoras en entrega de certificaciones, sobrecostos en certificaciones sanitarias y propinas. La tabla a continuación muestra los sobrecostos generados por estos conceptos de acuerdo a las toneladas exportadas en el 2005 de soja, carne, madera, sésamo y carga LCL.

TABLA 4.3. Otros Sobrecostos generados en la etapa Pre-Embarque, en los productos y corredores estudiados, 2005

Producto	Mermas Mercaderías		Demora entrega/recep cont - camion		Demora y Sobrecostos cert.Sanit		Propinas		Total
	US\$ en 2005	%	US\$ en 2005	%	US\$ en 2005	%	US\$ en 2005	%	
Expo Soja Fluvio Maritimo	4,800,848	94%	-	0%	-	0%	-	0%	4,800,848
Expor Soja Terrestre	127,203	3%	-	0%	-	0%	-	0%	127,203
Expo Carne Cong. Fluvio	-	0%	1,201,418	72%	4,271,707	59%	-	0%	1,201,418
Expo Carne Enfriada	-	0%	276,602	17%	-	0%	-	0%	276,602
Expo Madera Fluvio Maritimo	-	0%	88,649	5%	2,836,773	39%	351,760	100%	440,409
Expo Sesamo Fluvio	157,500	3%	94,500	6%	114,490	2%	-	0%	252,000
Impo Agroquimicos Fluvio	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-
Expo LCL Fluvio Maritimo	-	0%	-	0%	9,981	0%	-	0%	-
Impo LCL Fluvio Maritimo	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-
	5,085,551	100%	1,661,169	100%	7,232,951	100%	351,760	100%	14,331,431

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

El total de estos cuatro sobrecostos en el 2005 para los productos analizados significaron unos US\$ 14.331.431 de ineficiencia para la economía.

En este sentido en base a los sobrecostos detectados en la etapa de Preembarque de los productos estudiados y a sus volúmenes exportados e importados en el 2005, se puede apreciar que unos US\$ 30.946.767 impactaron negativamente en la economía del Paraguay.

TABLA 4.4. Resumen de Sobrecostos Identificados en la etapa Pre-Embarque en los productos y corredores estudiados, 2005

Sobrecostos en Preembarque	Sobrecosto productos seleccionados
	US\$ en 2005
Demora por deficiencias viales	7,449,497
Lucro cesante	9,165,839
Mermas mercaderías	5,085,551
Demoras entrega/recep cont-camion	1,661,169
Demoras y sobrecostos cert. Sanit	7,232,951
Propinas	351,760
	30,946,767

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

4.B.2. Transporte Terrestre

Es importante destacar que la etapa de Transporte terrestre tiene solo en cuenta el transporte terrestre desde la planta hasta destino final, en el caso de los corredores terrestres seleccionados como el corredor terrestre de carne enfriada a Chile y soja a Brasil y hasta el puerto en el caso de los corredores fluvio Maritimos. La etapa de transporte interno, es decir el

transporte terrestre desde la finca hasta la planta de procesamiento, se incluye en la etapa de Pre embarque.

La inclusión del transporte interno dentro de la etapa de preembarque origina que a primera vista se interprete que de los 9 corredores seleccionados solo 2 presenten ineficiencias en el transporte terrestre, el corredor Ciudad del Este – Cascabel (Brasil) y Asunción- Santiago de Chile., pero hay que tener en cuenta que el resto de los corredores analizados si poseen ineficiencias en términos de transporte terrestre, solamente que estos están incluidas en los sobrecostos por falta de infraestructura vial en la etapa de pre embarque.

Teniendo en cuenta esta aclaración, la **Tabla 4.5** muestra que en el 2005 se generaron unos US\$ 2.897.944 de sobrecostos en el tramo de transporte terrestre en la exportación de soja terrestre y unos US\$ 1.777.488 en carne enfriada. Estos sobrecostos están constituidos por demoras y costos generados a partir que la carga sale de la planta hacia destino final en el exterior (Brasil y Chile). Estos sobrecostos se originan por los cruces de fronteras y por las demoras en los mismos, que ocasionan los costos de lucro cesantes y de inventario.

En el caso particular de la carne enfriada se estima una demora de 4 días en el cruce de la Frontera Paraguay –Argentina y unas 12 hs en la frontera de Argentina-Chile. En este sentido los sobrecostos en Transporte terrestre de acuerdo a los volúmenes de carne enfriada y soja exportados en el 2005 y en base a que se estima que el costo por cruce de frontera es de US\$ 50 por camión más los costos por demora, los costos ascienden en total a US\$ 4.675.432.

TABLA 4.5. Resumen de Sobrecostos Identificados en la etapa Transporte Terrestre en los productos y corredores estudiados, 2005

Sobrecostos en Transporte Terrestre	Sobrecosto Soja Terrestre	%	Sobrecosto Carne enfriada	%	Total
	US\$ en 2005		US\$ en 2005		US\$ en 2005
Cruce de Frontera	741,223	26%	42,554	2%	783,777
Demora paso de frontera	190,805	7%	1,244,709	70%	1,435,515
Lucro cesante demora frontera	1,721,551	59%	490,224	28%	2,211,775
Estacionamiento Camion en frontera	244,365	8%	-	0%	244,365
	2,897,944	100%	1,777,488	100%	4,675,432

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Dado que se cuenta con los datos macro de los volúmenes que cruzaron las fronteras de Brasil, Paraguay y Argentina a continuación se procede calcular los sobrecostos a nivel macro.

De acuerdo a los datos brindados por la CEPAL del 2000 se movilizaron unos 3 M de toneladas entre las fronteras Paraguay-Brasil-Argentina-Uruguay, lo que asumiendo una capacidad promedio por camión de 20 toneladas da unos 150.505 equipos en el 2000.

TABLA 4.6. Valor y Volumen en el Transporte Terrestre para la economía paraguaya, 2000

Origen-destino	FOB	Volumen en t	US\$ por t	Demora en h	t por equipo	Cantidad equipos
	US\$	ton	ton	horas	ton	unidades
Paraguay- Argentina	67,596,200	271,129	249.31	12	20	13,556
Paraguay- Brasil	320,898,300	1,461,162	219.62	12	20	73,058
Paraguay-Uruguay	25,752,100	63,904	402.98	24	20	3,195
Argentina-Paraguay	327,601,300	422,284	775.78	12	20	21,114
Brasil-Paraguay	666,916,100	761,478	875.82	12	20	38,074
Uruguay-Paraguay	17,928,900	30,141	594.83	24	20	1,507
Total	1,426,692,900	3,010,098	3,118			150,505

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006, CEPAL, 2000

En base a los datos brindados por la Aduana correspondientes a 2005-2006 se tiene que entre exportación e importación se movilizaron unos 3,9 M de toneladas conformando un total de US\$ 2,2 M en valor FOB.

TABLA 4.7. Valor y Volumen del transporte terrestre de exportación e importación paraguaya, 2005-2006

Tráficos	FOB en US\$	Volumen en t	US\$ por t	Demora en h	t por equipo	Cantidad equipos
Importación	1,754,752,500	2,343,381.4	748.81	12	20	117,169
Exportación	461,235,347	1,586,977.0	290.64	12	20	79,349
Total	2,215,987,847	3,930,358	1,039			196,518

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006, Aduanas, 2005-2006

Estableciendo que el costo por hora en concepto de lucro cesante es de US\$ 6, que el promedio de gastos informales por camion es de US\$ 40 y de US\$ 50 en concepto de despachantes y estableciendo que el costo de inventario es del 0,5 por ciento diario del valor FOB, se obtienen unos US\$ 37,7 M de sobrecostos en la etapa de transporte terrestre a nivel macro, siendo los costos de lucro cesante los de más peso en el total.

TABLA 4.8. Resumen de Sobrecostos en Transporte Terrestre, 2005

Sobrecostos Transporte Terrestre	Nivel Macro
	US\$ 2005
Lucro cesante	14,149,290
Costo de Inventario	5,539,970
Gastos Informales	7,860,717
Gastos despachantes	9,825,896
	37,375,872

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

4.B.3. Puerto

Los sobrecostos originados en la etapa "Puertos" solo aparecen en aquellos corredores fluvio marítimos, con excepción de la carga LCL impto la cual bajo los supuestos que se han asumido no presenta ningún sobrecosto en esta etapa.

Analizando el resto de los productos se puede apreciar que todos son afectados por las demoras en los accesos portuarios, las cuales originan costos de lucro cesante al estar estos dos costos correlacionados entre sí.

En el 2005 los sobrecostos en concepto de demoras en los accesos portuarios y lucro cesantes ascienden a US\$ 7.409.847. Tal como se puede apreciar en la tabla a continuación estos US\$ 7,4 M están originados a partir de US\$ 960.239 generados por demoras portuarias y por unos US\$ 6.449.608 obtenidos por lucro cesantes.

Dentro de los 7 corredores fluvio marítimos estudiados los que tienen mayor incidencia en los sobrecostos portuarios son el corredor de soja. En el caso particular de la soja, esta presenta una participación del 69 por ciento en los sobrecostos por demoras y 96 por ciento en los sobrecostos por lucro cesante. Esta situación se explica a partir que de acuerdo a lo relevado en la zona, la soja presenta una demora de 11 hs promedio en los accesos portuarios, lo que aparte de generar un costo de inventario origina el sobrecosto por lucro cesante, el cual se estima que es de US\$ 2.44 por tonelada. Dado que se tiene que en el 2005 se exportaron 2.526.762 de toneladas de soja, los sobrecostos portuarios en este producto ascienden a US\$ 6.836.646.

Para el cálculo de los sobrecostos ocasionados por las demoras en los accesos para el resto de los productos, se asumió 3 hs de demora y el mismo costo de US\$ 6/ hora por lucro cesante.

TABLA 4.9. Sobrecostos identificados en la etapa Puerto en los productos y corredores estudiados, 2005

Sobrecostos en Puertos	Demora acceso Portuario	%	Lucro cesante acceso portuario	%	Demora carga contenedor	Total
	US\$ en 2005		US\$ en 2005		US\$ en 2005	US\$ en 2005
Expo Soja Fluvio Marítimo	660,117	69%	6,176,529	96%	-	6,836,646
Expor Soja Terrestre	-	0%	-	0%	-	-
Expo Carne Cong. Fluvio Marítimo	133,491	14%	59,147	1%	-	192,638
Expo Carne Enfriada Terrestre	-	0%	-	0%	-	-
Expo Madera Fluvio Marítimo	88,649	9%	102,124	2%	-	190,773
Expo Sesamo Fluvio Marítimo	11,813	1%	21,808	0%	-	33,620
Impo Agroquímicos Fluvio Marítimo	41,170	4%	-	0%	-	41,170
Expo LCL Fluvio Marítimo	25,000	3%	90,000	1%	1,400,000	1,515,000
Impo LCL Fluvio Marítimo	-	0%	-	0%	-	-
	960,239	100%	6,449,608	100%	1,400,000	8,809,847

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Si bien estos US\$ 7,4 millones son generados por los sobrecostos en accesos portuarios de seis de los 9 corredores estudiados, es importante tener en cuenta que de acuerdo a la información obtenida en el Sistema Sofía desde Enero de 2005 a Mayo de 2006, el 59 por ciento de las exportaciones e importaciones han sido movilizadas por medio de transporte acuático, y dado que las demoras en accesos portuarios son comunes a todos los productos y puertos de la región se podría afirmar que estos sobrecostos generados en la etapa portuaria son superiores a nivel macro que los US\$ 7,4 millones..

A su vez dentro de los corredores estudiados se encontraron sobrecostos generados por demoras en la carga de contenedores en carga LCL de exportación. Dado que en el 2005 se exportaron 10.000 m3 de carga LCL, aproximadamente se obtuvo un sobrecosto bajo este

concepto de US\$ 1.400.000 en el 2005. En este sentido de acuerdo a los sobrecostos y volúmenes exportados e importados en el 2005 de los productos seleccionados, el total de sobrecostos en el sector Puertos, asciende a US\$ 8.809.847, compuesto por Demoras en acceso Portuario, Lucro cesante y Demoras en la carga de contenedores

En base a lo relevado se estima que unas 40.000 unidades de contenedores se movilizaron en el 2005. Asumiendo unas 3 hs de demora y un costo por hora de US\$ 6 de lucro cesante y un valor promedio FOB por contenedor de US\$ 20.000 se tiene unos US\$ 12.000.000 de costos portuarios en carga contenedorizada asumiendo que el costo diario de inventario equivale al 0,5 por ciento valor FOB.

Si a esto se le suma los costos portuarios obtenidos en la soja anteriormente, se tiene unos US\$ 19.556.646 de sobrecostos portuarios a nivel macro.

TABLA 4.10. Sobrecostos Calculados en la etapa Puerto para Carga Contenedorizada, 2005

Sobrecostos en Puertos	Demora acceso Portuario	%	Lucro cesante acceso portuario	%	Total
	US\$ en 2005		US\$ en 2005		US\$ en 2005
Expo Soja Fluvio Maritimo	660,117	5%	6,176,529	90%	6,836,646
Carga contenedorizada nivel	12,000,000	95%	720,000	10%	12,720,000
	12,660,117	100%	6,896,529	100%	19,556,646

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

4.B.4. Aduana

En la etapa Aduanera de los procesos de exportación e importación se pueden encontrar varios sobrecostos que se procederán a detallar a continuación.

4.B.4.1 Gastos Varios

Uno de ellos es el sobrecosto generado bajo el concepto de “gastos varios”, el cual aparece con esta clasificación en los despachos aduaneros pero no hay especificación alguno de que servicio se esta cobrando.

Este sobrecosto solo aparece en los productos de exportación y por lo relevado estos “gastos varios” son propinas que agilizan el proceso de exportación, pero que en la realidad no tienen contraprestación alguna, más allá de ser un “incentivo” para los empleados públicos.

En base al volumen exportado en el 2005 de los productos analizados, este concepto implica US\$ 571.131, sin embargo es importante destacar que este numero a nivel macro es mucho mayor no solo porque es muy probable que todos los productos de exportación e importación tengan un sobrecosto de “propinas” sino que gran parte de estas propinas no son blanqueadas por parte de las partes involucradas, con lo cual no hay un registro certero de las mismas.

4.B.4.2 Certificado de Origen

Otro sobrecosto que se origina en el proceso aduanero recurrentemente es el certificado de origen, en base a los volúmenes exportados de los 7 corredores de exportación estudiados, se obtiene que en el 2005 unos US\$ 334.230 se generaron como sobrecostos.

El certificado de origen es tomado como sobrecosto ya que en la practica es un tramite totalmente innecesario que lo único que origina son costos burocráticos. Antiguamente el certificado de Origen era una práctica común pero en la actualidad a nivel internacional esta ya no se lleva a cabo y va en contra de los principios establecidos por la OMC de facilitación de comercio. De acuerdo a lo relevado en la actualidad solo dos países en la región continúan con este trámite burocrático, uno es Paraguay y el otro Republica Dominicana.

4.B.4.3 Honorarios Despachantes Aduaneros

De acuerdo a lo relevado en el Paraguay y en base al promedio regional de los honorarios de los despachantes, se encontró que algunos de los 9 corredores estudiados presentan sobrecostos en los honorarios de despachantes ya que los honorarios de despachantes relevados en todos los productos menos en la soja superan el promedio regional de US\$120 por despacho. En base a lo analizado y a los volúmenes de exportación e importación en el 2005 de 6 corredores analizados se obtiene que unos US\$ 3.331.490 en conceptos de honorarios fueron sobrecostos.

Es importante destacar que los sobrecostos por honorarios de despachante en el caso particular del corredor de carne enfriada a Chile, han sido solo incluidos en los sobrecostos analizados a nivel macro en la etapa de Transporte Terrestre.

4.B.4.4 Tasa Franco deposito Paraguay y Tasa portuaria ANNP

La tasa Franco Paraguay y Tasa portuario ANNP son tasas que se cobran sin contraprestación de servicio alguno lo que las hacen en un 100% un sobrecosto ya que los agentes de comercio exterior estan pagando una tasa por la cual no reciben ningún servicio.

Estas tasas tienen un costo de US\$ 50 por embarque y unos US\$ 16 de gastos administrativos. De los corredores estudiados los productos que sufren estos sobrecostos son la carga LCL impo, soja, agroquímicos y carne enfriada. En el 2005 se obtuvieron unos US\$ 848.807 de sobrecosto por estas tasas.

4.B.4.5 Tasa de Transbordo

Otro sobrecosto existente en las importaciones es la tasa de Transbordo por un valor de US\$ 50 la tasa y US\$ 16 de gastos administrativos. En base a los volúmenes importados de carga LCL y agroquímicos se tiene que en el 2005 hubo unos US\$ 273.090 de sobrecostos por este concepto ya que en la practica la tasa de transbordo es un tramite innecesario que no brinda ninguna contraprestación a cambio.

4.B.4.6 Demoras en retiro de mercaderías

En el caso particular de los agroquímicos, estos sufren un sobrecosto generado por las demoras en el retiro de las mercaderías y dado a que este producto se caracteriza por ser un

producto de alto valor los costos generados por este concepto en el 2005 ascienden a US\$ 889.940.

Tal como se puede apreciar en la tabla a continuación en concepto de los sobrecostos recientemente mencionados y calculados para el 2005, el monto total asciende a US\$ 6.248.688. En este sentido si se pusiera calcular estos sobrecostos a nivel macro, el número obtenido no sería despreciable.

TABLA 4.11. Sobrecostos Identificados en la etapa Aduana para los productos y corredores estudiados, 2005

Sobrecostos en Aduana	Productos seleccionados en el estudio	%
US\$ en 2005		
Gastos Varios	571,131	9%
Certificado de Origen	334,230	5%
Honorarios Despachantes	3,331,490	53%
Tasa Franco Deposito Paraguaya y ANNP	848,807	14%
Tasa de Transbordo	273,090	4%
Demora retiro de mercaderias	889,940	14%
	6,248,688	100%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

Siguiendo con el análisis de los sobrecostos detectados en la etapa Aduanera a continuación se procederán a calcular aquellos sobrecostos que se pueden analizar y calcular a nivel macro de la economía de Paraguay al contar con la cantidad de despachos aduaneros entre Enero de 2005 y Mayo de 2006.

4.B.4.7 Apertura de registro

El primero a describir es apertura de registro, que es otro sobrecosto que aparece en los 9 corredores analizados; este se considera un sobrecosto ya que este servicio es brindado con el pago del Canon informático. De acuerdo a la información obtenida por el Sistema Sofia y estimando que el costo promedio de Apertura de registro es de US\$ 28, se obtiene que a nivel de toda la economía de comercio exterior del Paraguay se generaron unos US\$ 3.041.620 como sobrecostos por duplicación de costo entra la apertura de registro y el canon informatico.

4.B.4.8 Reserva de carga

La reserva de carga, también es otro sobrecosto importante que también se puede calcular a nivel macro. En base a lo relevado y partiendo que no existe una difusión publica de las estadísticas portuarias se asume que en el 2005 unas 40.000 unidades de contenedores llenos se movilizaron en el Paraguay y que se operaron unas 40.000 solicitudes de carga.

Estableciendo que el costo de reserva de carga es de US\$ 5 por solicitud más US\$ 10 de la gestión administrativa se tiene que en el 2005 se generaron unos US\$ 600.000 de sobrecostos en la carga contenerizada.

A su vez, a este número hay que agregarle el sobrecostos de reserva de carga generados en la exportación de soja. Asumiendo que en el 2005 se exportaron 2,7 millones de toneladas de soja y que una barcaza promedia lleva 1,200 toneladas, se obtiene que en el 2005 se generaron unos US\$ 10.528 de sobrecostos. Cabe agregar en este particular que es opinable también que se extienda un certificado por barcaza, debiendo considerarse un certificado por tren.

En el caso particular de la soja la reserva de carga genera otro sobrecosto indirecto, el costo de inventario por las demoras generadas en la obtención del certificado de reserva de carga por las características y dificultades que presenta la carga a granel.

Se estima que la demora es de 48 horas, lo que se traduce a un costo de US\$ 1,14 por tonelada, lo que establece que de acuerdo al volumen exportado en el 2005 se generaron unos US\$ 2.880.509 de sobrecosto por costos de inventarios provocados por reserva de carga.

En este sentido el impacto que tiene la reserva de carga a nivel global de la economía bajo una estimación conservadora es de US\$ 3.491.037.

4.B.4.9 Fotocopias

A nivel macro también se puede calcular otro sobrecosto, el generado bajo el concepto de “fotocopias”; de acuerdo a lo analizado en promedio el sobrecosto por fotocopias por despacho es de US\$ 8, que en base a los despachos estimados para el 2005 de exportación e importación daría un sobrecosto de US\$ 858.810. El costo reflejado en los despachos aduaneros en concepto de Fotocopias es tomado como sobrecostos dado que no hay especificación alguna de este costo más allá que el de fotocopia, lo que se presta para que en este rubro se incluya otros costos extraoficiales en concepto de propinas.

4.B.4.10 Inspección Aduanera

Otro sobrecosto que es recurrente en los productos de exportación estudiados y que se puede calcular a nivel macro, es la inspección aduanera, la cual de acuerdo a lo relevado esta se cobra pero en la práctica no se realiza, lo que la hace un sobrecosto.

La inspección aduanera tiene un costo promedio de US\$ 29 por servicio. Partiendo de la cantidad de despachos aduaneros de exportación en el 2005 de acuerdo al Sistema Sofia⁵⁷, se obtiene que por inspecciones aduaneras se percibieron US\$ 647.599 ya que se asume que hubo unos 22.331 despachos de exportación de Enero a Diciembre de 2005.

4.B.4.11 Visación consular

Finalmente, se puede calcular los sobrecostos que sufren las importaciones bajo el concepto de Visación Consular, el cual es un trámite totalmente innecesario y que en la práctica solo sirve para incrementar los costos. Al igual que el certificado de origen la Visación Consular a nivel internacional esta fuera de uso y va en contra a lo establecido por la OMC.

⁵⁷ Dado que se obtuvo la Cantidad de despachos de exportación e importación desde Enero de 2005 hasta Mayo de 2006 por medio del Sistema Sofia, se procedió a hacer una estimación de cuantos despachos promedios hay mensualmente para poder obtener una aproximación de cuantos despachos hubo en el 2005. Sin embargo este número es conservador ya que puede existir estacionariedad en las exportaciones teniendo unos meses mayor cantidad de despachos que otros.

De acuerdo a lo relevado esta Visación tiene un costo promedio de US\$ 80 y estimando que en el 2005 hubo unos 85,020 despachos aduaneros de importación, se percibieron unos US\$ 6.801.600 de sobrecosto en concepto de visación consular.

TABLA 4.12. Sobrecostos Calculados en la etapa Aduana al nivel macro de la economía paraguaya, 2005

Sobrecostos en Aduana	Nivel Macro	%
US\$ en 2005		
Apertura de registro	3,041,620	20%
Reserva de carga	3,491,037	24%
Inspeccion Aduanera	647,599	4%
Fotocopias	858,810	6%
Visacion consular	6,801,600	46%
	14,840,666	100%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

En este sentido, la suma de los sobrecostos a nivel macro analizados de un monto de US\$ 14,840,666.

4.B.5. Transporte por Agua

En la etapa de Transporte por Agua se distinguen un sobrecosto importante, la falta de calado en los ríos, el cual indirectamente genera una disminución de la capacidad de bodegas de los buques lo que origina que el flete aumente artificialmente por la pérdida de carga por buque

Esta pérdida de capacidad de bodega esta cuantificada en US\$ 100 por teu movilizado; estimando que se movilizaron unas 20.000 unidades de contenedores de 20 pies y otras de 40 pies, se obtiene como resultado que en el 2005 se movilizaron unos 60.000 teus llenos, lo que daría un sobrecosto por pérdida de capacidad de bodegas de US\$ 6.000.000.

A su vez la restricción de calado y la poca infraestructura de balizamiento generan demoras en la navegación la cual en promedio se cuantifica en 24 hs de navegación. Si bien la cuantificación del costo generado por demoras esta en estrecha relación con el valor FOB de la carga, por fines prácticos se calculo un valor promedio por contenedor en base al valor de los productos incluidos en el estudio. En este sentido los sobrecostos generados por demoras en la navegación por falta de calado de acuerdo a que se movilizaron unas 40.000 unidades en el 2005 y asumiendo un valor promedio por contenedor de US\$ 20.000 es de US\$ 4.000.000.

En el caso de la carga a granel, concretamente la soja, se estima que con las condiciones actuales de calado cada barcaza pierde la capacidad de transportar unas 200 toneladas más de carga y demora en promedio dos días más de navegación. Asumiendo que el costo de demora en la navegación es de US\$1,14 por tonelada y que el costo por pérdida de capacidad es de US\$2,57 por tonelada se tiene en el 2005 unos US\$ 9.337.897 de sobrecosto.

En este sentido los sobrecostos generados por falta de calado e infraestructura de balizamiento adecuados alcanzaron los US\$ 19.377.897 en el 2005, valor que si bien es alto este es conservador dado que en la carga a granel solo se ha considerado al volumen exportado de soja.

TABLA 4.13. Sobrecostos identificados en la etapa Transporte por Agua para el sector de soja, y carga contenerizada 2005

Sobrecostos en Transporte por Agua	Nivel Macro	%
US\$ en 2005		
Perdida de capacidad en Bodega	12,497,388	64%
Demora navegacion	6,880,509	36%
	19,377,897	100%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

4.B.6. Cobranza

Analizando los sobrecostos originados por demoras en los pagos en la etapa “Cobranza” se puede apreciar que se percibieron unos US\$ 4.291.192 de sobrecostos como total de 7 corredores. Al igual que mencionado en párrafos anteriores, si se pudiera cuantificar estos sobrecostos a nivel macro el resultado seria de una cuantía importante.

En forma de resumen, a continuación se presenta una tabla que indica los sobrecostos por Etapa y distingue si son calculados a nivel macro o solamente si se incluyen los productos seleccionados en el estudio.

En el caso particular de inspeccion aduanera en los productos seleccionados se asumió que por despachos el embarque promedio es de 3 contenedores y 3 camiones en el caso pertinente.

TABLA 4.14. Sobrecostos identificados en la etapa Cobranza para los productos y corredores estudiados, 2005

Sobrecostos en Cobranzas	Productos seleccionados en el estudio	%
US\$ en 2005		
Expo Soja Fluvio Maritimo	1,440,254	34%
Expor Soja Terrestre	190,805	4%
Expo Carne Cong. Fluvio Maritimo	1,537,815	36%
Expo Carne Enfriada Terrestre	398,307	9%
Expo Madera Fluvio Maritimo	297,861	7%
Expo Sesamo Fluvio Maritimo	66,150	2%
Impo Agroquimicos Fluvio Maritimo	-	0%
Expo LCL Fluvio Maritimo	360,000	8%
Impo LCL Fluvio Maritimo	-	0%
	4,291,192	100%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006

TABLA 4.15. Resumen de los Sobrecostos Identificados para los productos estudiados y al nivel macro de la economía paraguaya, 2005

Sobrecostos Prembarque	Productos	%	Nivel Macro	Total
US\$ 2005				US\$ 2005
Demoras por deficiencias viales	16,615,336	54%	n/a	16,615,336
Mermas Mercaderias	5,085,551	16%	n/a	5,085,551
Demoras entrega/recep cont-camion	1,661,169	5%	n/a	1,661,169
Demoras y sobrecostos cert. Sanit.	7,232,951	23%	n/a	7,232,951
Propinas	351,760	1%	n/a	351,760
	30,946,767	42%	-	30,946,767
Sobrecostos Transporte Terrestre				
US\$ 2005				US\$ 2005
Cruce de fronteras	783,777	16%	n/a	783,777
Demora en fronteras	1,435,515	30%	5,539,970	5,539,970
Lucro cesante	2,211,775	46%	14,149,290	14,149,290
Estacionamiento Camion en frontera	244,365	5%	-	244,365
Gastos informales	n/a	0%	7,860,717	7,860,717
Gastos despachante	170,217	0%	9,825,896	9,825,896
	4,845,649	7%	37,375,872	38,404,015
Sobrecostos Puerto				
US\$ 2005				US\$ 2005
Costos relacionados a demoras en accesos	7,409,847	84%	19,556,645	19,556,645
Demora carga contenedor	1,400,000	16%	n/a	1,400,000
	8,809,847	12%	19,556,645	20,956,645
Sobrecostos Aduana				
US\$ 2005				US\$ 2005
Gastos Varios	571,131	5%	n/a	571,131
Certificado de Origen	334,230	3%	n/a	334,230
Honorarios Despachantes	3,331,490	30%	n/a	3,331,490
Tasa Frando Deposito Paraguaya y ANNP	848,807	8%	n/a	848,807
Tasa de Transbordo	273,090	2%	n/a	273,090
Demora retiro de mercaderias	889,940	8%	n/a	889,940
Apertura de registro	982,001	9%	3,041,620	3,041,620
Reserva de carga	2,994,366	27%	3,491,037	3,491,037
Inspeccion Aduanera	265,478	2%	647,599	647,599
Fotocopias	266,113	2%	858,810	858,810
Visacion consular	442,663	4%	6,801,600	6,801,600
	11,199,309	15%	14,840,666	21,089,354
Sobrecostos Transporte por agua				
US\$ 2005				US\$ 2005
costo por perdida de bodega	8,741,707	63%	12,497,388	12,497,388
costo de inventario en dias de navegacion	5,134,688	37%	6,880,508	6,880,508
	13,876,395	19%	19,377,896	19,377,896
Sobrecostos Cobanza				
US\$ 2005				US\$ 2005
Demora en pagos	4,291,192	100%	n/a	4,291,192
	4,291,192	6%	-	4,291,192
Total Sobrecostos	73,969,160	100%	100,605,030	135,065,869

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006.

Tal como se puede apreciar en la tabla superior, **el total de los sobrecostos identificados en las seis etapas asciende a US\$ 144.519.820, que equivale al 1,88 por ciento del PIB del 2005⁵⁸**, siendo este porcentaje conservador dado que algunos sobrecostos solo pudieron ser calculados a nivel macro de los 9 corredores seleccionados, dejando de lado otros productos y corredores que es muy probable que padezcan sobrecostos semejantes u otros de diferente envargadura.

Tratando de hacer un pequeño ejercicio del total de sobrecostos a nivel macro se procedió a calcular la relación promedio de los sobrecostos/ valor FOB de los nueve corredores estudiados, obteniéndose como resultado que la relación promedio es de 6,61 por ciento.

TABLA 4.16. Relación Sobrecostos / Valor FOB para los productos y corredores estudiados, 2005

Corredor	Relacion Sobrecostos / FOB
	%
Expo Soja Fluvio Maritimo	6%
Expor Soja Terrestre	7%
Expo Carne Cong. Fluvio Maritimo	7%
Expo Carne Enfriada Terrestre	5%
Expo Madera Fluvio Maritimo	11%
Expo Sesamo Fluvio Maritimo	7%
Impo Agroquimicos Fluvio Maritimo	3%
Expo LCL Fluvio Maritimo	10%
Impo LCL Fluvio Maritimo	5%
Promedio Sobrecosto/FOB	6.61%

Sabiendo que el valor FOB del comercio total en el 2005 fue de US\$ 4.940.251.132 se obtiene estimativamente que a nivel macro en el 2005 se percibieron unos US\$ 326.605.491 en concepto de sobrecostos a nivel global de la economía (4,26 por ciento del PIB del 2005).

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006.

4.B.7. Costo de la “Mediterraneidad”

La cuantificación del impacto de los sobrecostos puede también analizarse para la determinación de que parte de este monto puede ser asignado al factor de la mediterraneidad (a la condición de Paraguay de no poseer litoral marítimo). Este análisis requiere determinar que factores son aquellos que deben considerarse específicamente como resultantes de sobrecostos por mediterraneidad y excluir a aquellos que responden a factores exclusivamente internos o propios los cuales si virtualmente se ubicase a Paraguay en la costa marítima con las mismas regulaciones, infraestructura, nivel de facilitación, etc. continuarían existiendo. A este efecto se ha considerado:

- Que los sobrecostos de **preembarque** deben ser considerados en su totalidad como factor interno y no asignables al cómputo de mediterraneidad.
- Que los sobrecostos de **transporte terrestre**, también deben ser considerados en su totalidad como factor interno. Este criterio se aplica de esta forma, en la consideración de que en este proceso no existe diferencia, entre los sobrecostos que posee un exportador o importador situado en el hinterland de un país vecino con costa marítima una distancia equivalente de la costa a la cual está Paraguay.

⁵⁸ PIB 2005 de US\$ 7.672 millones, Banco Central de Paraguay, 2006

- Que en lo que se relaciona a sobrecostos de **aduana**, en los pasos de frontera se deberían considerar todos los sobrecostos generados en los pasos de frontera de los transportes terrestres que se dirigen a puertos de países vecinos para ser embarcados en buques. En estos pasos de frontera para estos tráficos arriba indicados, se debería considerar: US\$ 50 de gastos informales, US\$ 12 de gastos informales en el tramo carretero, US\$ 50 de gastos de gestión de despacho aduanero en frontera, US\$ 18 de gastos de despacho aduanero para el equipo de transporte y los costos de inventario y de lucro cesante generados por una demora de 12 horas. En este rubro, se debería también considerar el impacto extraordinario en el costo de inventario y lucro cesante en ciertas cargas como la carne enfriada de demoras promedio de 96 horas.
- Los sobrecostos de los **puertos** se asignan en su totalidad como factor interno. No se ha asignado los costos de por ejemplo el depósito franco paraguayo, por cuanto su origen no es la mediterraneidad, sino una política recaudatoria del Paraguay.
- En lo que respecta al **transporte por agua** los sobrecostos de inventario, lucro cesante y en el flete por falta de dragado y balizamiento merecen ser asignados.
- Finalmente en lo que se refiere a **cobranza** este es un factor interno, el cual no se debería considerar.

En base a esto, se calcula los sobrecostos de la mediterraneidad detallados en la **Tabla 4.18** en la siguiente página, y resumidas en la **Tabla 4.17** abajo. Comparando el monto de los impactos macro y totales identificando y los sobrecostos por “mediterraneidad,” alcanzan 47 por ciento de los sobrecostos identificados a nivel macro y que del total de sobrecostos, un 77 por ciento son originados por factores internos y un 23 por ciento, por factores externos.

TABLA 4.17. Sobrecostos estimados de la Mediterraneidad, Paraguay, 2005

	US\$	%
Responsabilidad propia de los sobrecostos totales	\$ 111,873,043	77%
Responsabilidad ajena de los sobrecostos totales	\$ 32,646,775	23%
Impacto de la mediterraneidad en los sobrecostos	\$ 68,412,593	47%
Responsabilidad propia en el impacto de la mediterraneidad	\$ 35,765,815	52%
Responsabilidad ajena en el impacto de la mediterraneidad	\$ 32,185,330	47%

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006.

TABLA 4.18. Sobrecostos estimados de la Mediterraneidad, Paraguay, 2005

SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS		CONSIDERADO COMO DEBIDO A FACTORES "INTERNOS" O "EXTERNOS" AL PAIS				ESTIMACION DEL SOBRECOSTO DE MEDITERRANEIDAD	
DESCRIPCION	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	FACTOR INTERNO (%)	FACTOR EXTERNO (%)	FACTOR INTERNO (US\$)	FACTOR EXTERNO (US\$)	IMPACTO TOTAL ESTIMADO (US\$)	CRITERIO APLICADO
Paso de fronteras	\$ 38,404,015	50%	50%	19,202,007	19,202,007	\$ 38,404,015	Dependencia sobre buenas relaciones transfronterizas. Se considera el total
Demoras en acceso a puerto	\$ 19,556,645	100%	0%	19,556,645	0	\$ -	
Falta de dragado y balizamiento	\$ 19,377,896	67%	33%	12,918,596	6,459,298	\$ 19,377,896	Dependencia sobre la infraestructura de los países vecinos. Se considera el total
Demoras debidas a deficiencias viales	\$ 16,615,336	100%	0%	16,615,336	0	\$ -	
Demoras en Obtención de Certificación Sanitaria	\$ 7,232,951	35%	65%	2,531,533	4,701,418	\$ 4,701,418	Dependencia sobre las políticas administrativas de los países vecinos. Se considera factor externo
Visación consular	\$ 6,801,600	100%	0%	6,801,600	0	\$ -	
Ley de Reserva de Carga	\$ 3,491,037	100%	0%	3,491,037	0	\$ -	
Mermas en el proceso de Pre-embarque	\$ 5,085,551	100%	0%	5,085,551	0	\$ -	
Demora en pagos	\$ 4,291,192	100%	0%	4,291,192	0	\$ -	
Gastos de Honorarios de despachante	\$ 3,331,490	100%	0%	3,331,490	0	\$ -	
Apertura de registro	\$ 3,041,620	100%	0%	3,041,620	0	\$ -	
Demoras entrega/recepcion en puerto	\$ 1,661,169	100%	0%	1,661,169	0	\$ -	
Demora en la carga de contenedores LCL	\$ 1,400,000	100%	0%	1,400,000	0	\$ -	
Demora retiro de mercaderías	\$ 889,940	100%	0%	889,940	0	\$ -	
Fotocopias	\$ 858,810	100%	0%	858,810	0	\$ -	
Tasa Depósito Franco Paraguay	\$ 848,807	100%	0%	848,807	0	\$ -	
Inspección Aduanera	\$ 647,599	100%	0%	647,599	0	\$ -	
"Gastos Varios"	\$ 571,131	50%	50%	285,566	285,566	\$ 285,566	Dependencia sobre las políticas administrativas de los países vecinos
Propinas	\$ 351,760	50%	50%	175,880	175,880	\$ 175,880	Dependencia sobre las políticas administrativas de los países vecinos
Certificado de Origen	\$ 334,230	100%	0%	334,230	0	\$ -	
Tasa de transbordo aduanera	\$ 273,090	100%	0%	273,090	0	\$ -	
TOTAL DE LOS SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS	\$ 135,065,869			104,241,698	30,824,169	\$ 62,944,774	
				77%	23%	47%	

Fuente: CARANA Corporation, Analisis, 2006.

4.C. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.C.1. Preembarque

Tal como ha sido analizado en la sección anterior (Análisis macro) para estos productos, el impacto de sobrecostos exclusivamente en la etapa preembarque asciende a US\$ 30.946.767 anuales. Abajo, se analizan las conclusiones y recomendaciones relevantes para cada uno de estos componentes del preembarque.

4.C.1.1 Infraestructura vial

Una conclusión que arroja el trabajo, en un análisis orientado exclusivamente a la exportación, es la existencia de importantes problemas de demoras debido a las deficiencias en los caminos rurales. En los análisis efectuados, se han detectado, por ejemplo para la carne, demoras promedio de 48 hs en los procesos de preembarque originadas por deficiencia en esta red, que afectan los costos de inventario (que impactan directamente al exportador) y generan lucros cesantes (los que primero impactan en el transportista terrestre, pero luego son trasladados al exportador).

Por las encuestas realizadas, en base a los parámetros arriba indicados se han calculado los costos de inventario aplicando el trabajo de Hummels⁵⁹, sobre la base a un impacto en el costo diario de demora de una exportación del 0,3% para materia primas(soja, sesamo), y de un 0,5 por ciento (carne, madera) y 0,8 por ciento (informatica)para productos manufacturados, asignando estos parámetros al precio FOB del producto. Con respecto al lucro cesante de un camión, se ha estimado un costo de US\$ 6 por hora de demora.

Surge como recomendación, que se debe poner especial atención al desarrollo de la carencia de caminos rurales en general. Un aporte para racionalizar la rentabilidad de estas potenciales inversiones, en el marco de este tipo de trabajo, debería consistir en la cuantificación de los impactos en esta materia, al efecto de posibilitar una asignación adecuada de los recursos.

Sobrecostos identificados debido a deficiencia en infraestructura vial: US\$ 16,6 millones

4.C.1.2 Sub-utilización de prácticas pre-embarque

Se observan problemas de calidad y de entrenamiento en los procesos de empaque y consolidación. Esto resulta en daños a la mercadería, en problemas de comercialización y en problemas de seguridad.

Se recomienda brindar capacitación a productores y exportadores en el desarrollo de técnicas y prácticas para la reducción de las mermas y daños a la mercadería en los procesos de empaque y consolidación.

Sobrecostos identificados debido a mermas de mercaderías en el pre-embarque: US\$ 5,1 millones

⁵⁹ Ver "Tiempo Como Barrera al Comercio", página 45

4.C.1.3 Déficit en infraestructura de depósitos refrigerados

En la etapa de preembarque se observa en forma generalizada un déficit de infraestructura de depósitos refrigerados, los cuales son escasos para la carne y casi inexistentes para las frutas.

Se recomienda efectuar un inventario de la capacidad de infraestructura privada de depósitos refrigerados y un análisis de las necesidades futuras.

4.C.1.4 Déficit en infraestructura de terminales interiores de carga

Asimismo se observa en el preembarque un déficit de terminales interiores de carga. La alternativa de desarrollo de infraestructuras de terminales interiores de carga, es una materia que debería ser analizada en conjunto con el acápite anterior y con el posterior. Una terminal interior de carga, está dirigida a la creación de un parque logístico interior, el cual concentra oferta y demanda de transporte, depósito y el cual genera actividades de valor agregado, tanto para el comercio internacional como para el local. Hacer un desarrollo de un parque logístico, el cual logre abstraer por ejemplo la actividad de depósito y distribución de los actuales industriales y productores, no es un emprendimiento simple, pero es posible.

En base a lo arriba indicado, se recomienda analizar la materia definiendo la factibilidad de lograr identificar en primer lugar cuales serían la ubicaciones de este tipo de parques y en segundo lugar su factibilidad económico financiera y marco legal necesario.

4.C.1.5 Déficit en infraestructuras de Zonas de Actividades Logísticas

El desarrollo de Zonas de actividades logísticas (ZAL) relacionadas con los puertos, aún no ha sido planteado en Paraguay. Dada la condición de Paraguay de país sin litoral, pero con acceso fluviomarítimo, la hipótesis de desarrollo de estos parques logísticos más allá de poder ser un aspecto clave para el aumento de la competitividad del comercio exterior paraguayo, podría ser un elemento clave para la exportación de servicios a otras localidades de países vecinos sin acceso fluvial.

En línea con lo explicitado anteriormente, los desarrollos de zonas de actividades logísticas, las cuales son en la práctica conceptualmente parecidas a las terminales interiores de carga, pero contiguas a los puertos, pueden ser elementos claves para la tercerización de actividades logísticas y de valor agregado, pero en el caso de estas zonas, y de la ubicación y características geográficas del Paraguay, es probable que el desarrollo de zonas de actividades logísticas tenga más factibilidad de desarrollo, por cuanto más allá de poder operar con los tráficos locales de importación y exportación estas zonas podrían prestar servicios a los países vecinos.

En Paraguay más allá de que no existen estos desarrollos, no hay un conocimiento de sus características, por lo cual la primera recomendación en esta materia es desarrollar actividades de difusión de estas tecnologías. En segundo lugar, se recomienda desarrollar un análisis destinado a explorar la factibilidad legal de la operación de una zona de estas características y definiendo en particular cuales serían las limitantes legales y la legislación que se debería actualizar.

4.C.1.6 Certificación Sanitaria

Se ha observado que en el proceso de preembarque en la exportación de carne congelada a Rusia, existen dificultades con el proceso de certificación de calidad, el cual es efectuado por un inspector que reside en Buenos Aires. Dado que es necesario contar con la voluntad de que este inspector acuda a Paraguay para efectuar la inspección, esto genera muy significativas demoras, las cuales poseen un impacto muy elevado de sobrecostos de inventario, el cual asciende a US\$ 4.271.707. En el análisis macro de los sobrecostos identificados en otros productos, el valor de las ineficiencias debidas a la obtención de certificados asciende a US\$ 7.232.951.

Dada la economía de escala existente en la exportación de estos productos, se justificaría de parte de la CNCSP tomar la iniciativa de efectuar una gestión en la embajada de la Federación Rusa para negociar la presencia permanente de un inspector en Asunción y de esta forma eliminar estas demoras y sobrecostos.

**Sobrecostos identificados debido a demoras en la obtención de la certificación sanitaria:
US\$ 7,2 millones**

4.C.2. **Transporte Terrestre**

El precio de mercado en Paraguay, vigente durante la elaboración del estudio, se encuentra en un promedio de US\$ 0,70 por km. Considerando un promedio de 24 t por transporte, resulta en un precio de mercado referencial por t/km de US\$ 0,029. Estos precios tienen oscilaciones estacionales a la suba y a la baja y dependen en cada flete del desequilibrio respectivo en cada corredor particular.

4.C.2.1 Transbordo fluvial transfronterizo

En lo que respecta al comercio terrestre regional, se ha observado que en muchos casos se efectúan itinerarios más largos por déficit de infraestructura de puentes. Si bien existen en Paraguay numerosos servicios de transbordo fluvial para pasajeros, los servicios aptos para el cruce de camiones son muy escasos.

Este déficit en el Paraguay, y prácticamente en todos los países de la Hidrovía, ha llevado inclusive a que discontinúen servicios preexistentes y a que las únicas alternativas de vinculación fronteriza del transporte terrestre hoy en día consisten en la construcción de puentes, cuando el establecimiento de un servicio de ferry o transbordo es mucho más económico.

Se recomienda desarrollar un estudio que evalúe la factibilidad legal y económico-financiera de promover el desarrollo de embarcaderos Ro Ro, y de la puesta en marcha de nuevos servicios de transbordo transfronterizo fluvial a través de permisos o de concesiones.

4.C.2.2 Transporte combinado terrestre - fluvial

Otro aspecto no desarrollado en Paraguay y con escaso desarrollo en la región en el transporte terrestre, es la falta de existencia de transporte combinado camión / Ro Ro, (Roll On, Roll Off), tanto en corta, como mediana y larga distancia. Por ejemplo, este sistema posibilitaría, en tramos como Ciudad del Este – El Dorado, la reducción de 3 días de demora en los cruces de

fronteras. En muchos otros viajes, como Asunción – Rosario (Argentina), o Asunción - Buenos Aires (Argentina), o Asunción – Puerto Aguirre, o también en parte del tramo Asunción – Santiago, esta modalidad podría tener ventajas comparativas.

Uno de los principales beneficios de sustituir parte del trayecto de un transporte carretero de larga distancia por un tramo de transporte por agua es que tiene ventajas medioambientales, y económicas. Sin duda, surgen varios interrogantes y condiciones. Primero, la regulatoria legal. Segundo, para desarrollar este tipo de transporte es necesario reducir al mínimo el costo de embarque y desembarque. Tercero, el nivel de exigencias en materia aduanera, por cuanto de aumentarse las tramitaciones y los costos, esto haría inviable la operatoria.

Se recomienda realizar un estudio que estime las alternativas viables y la factibilidad económico-financiera y legal del desarrollo del transporte combinado por camión y por agua, para corta, media y larga distancia. Este estudio debería contemplar la viabilidad legal y los costos de las transacciones regulatorias.

4.C.2.3 Cargos de ANNP por servicios de cruce de frontera

En Paraguay, de acuerdo a la legislación vigente, el transporte terrestre paga tasas portuarias en los pasos de frontera. Esta medida es inconveniente y está restringida por las normas y prácticas internacionales, por cuanto esta tasa no posee una contraprestación efectiva. Adicionalmente esta práctica no es aconsejable, por cuanto genera un subsidio cruzado entre dos modos de transporte.

Se sugiere que se debe discontinuar esta práctica, por cuanto, a criterio del consultor, no existe una contraprestación efectiva de servicios y la misma genera un subsidio cruzado.

4.C.2.4 Demoras en pasos de frontera

Los pasos de frontera entre Paraguay, Bolivia y Brasil carecen de la infraestructura y los sistemas necesarios para lograr una buena operatoria. Sumado a esto, los marcos legales bilaterales y multilaterales aduaneros y sanitarios no son aptos para lograr eficiencia en estos pasos. En lo que respecta a los déficits de infraestructura, los pasos de frontera combinan áreas de cruce y tratamiento aduanero a peatones, vehículos particulares y transporte automotor de carga, lo cual complica enormemente la operatoria. Al mismo tiempo, la infraestructura disponible no es suficiente.

Con respecto a la faz regulatoria, los marcos legales aduaneros particulares de Paraguay y sus vecinos son complejos, y en los pasos de frontera se suma la ineficiencia de ambos sistemas. También la operatoria aduanera y sanitaria de cruce de frontera es excesivamente burocrática y tiene una cuantiosa documentación física. La presencia casi obligatoria de un despachante aduanero para gestionar in situ las tramitaciones de la mercadería y otro despachante para resolver el cruce del camión complica aún más este escenario.

La resultante de todos estos factores termina en un alto grado de informalidad, y falta de predictibilidad y de transparencia, lo que resulta, de acuerdo a lo analizado en resultados macro, en un impacto anual de más de US\$ 38 millones al comercio exterior del Paraguay.

Este es uno de los aspectos de más compleja resolución, por cuanto exige sumar voluntades entre varios países. Si bien esta materia ha sido muy estudiada, los remedios propuestos no han resuelto los problemas. Probablemente, es necesario identificar experiencias internacionales exitosas para considerar su aplicación en estos pasos de frontera. La complejidad del tema requiere partir de la base de la ponderación del impacto anual de estas ineficiencias hecho en este estudio (38,4 millones de US\$), profundizar su medición, y analizar su evolución. En este marco, resultaría recomendable que en primer lugar la Cámara de Comercio y Servicios comience a efectuar una medición periódica de las demoras y los costos de estas ineficiencias, y que los publique, haciendo un seguimiento sistemático de los mismos, para después abocarse a hacer propuestas concretas de mejoramiento.

Sobrecostos identificados debido a pasos de fronteras ineficientes: US\$ 38,4 millones

4.C.2.5 Análisis de costos de transporte terrestre

Se ha observado un estado de situación crítica en el mercado de transporte terrestre, con una dispersión muy amplia de los valores de los fletes, un alto grado de informalidad, una fuerte estacionalidad, déficits y excesos de oferta en distintos sectores, etc.

Un aporte para mejorar los procesos de negociación entre usuarios y transportistas puede consistir en poner a la disposición del mercado una herramienta para el cálculo de los fletes, la cual ayude a las partes en la negociación. Se recomienda desarrollar un toolkit con un modelo de cálculo de transporte terrestre, para facilitar y transparentar las negociaciones entre dadores de carga y transportistas. Este modelo debería contemplar el análisis de variadas alternativas de equipos de transporte y corredores e incluir las posibles demoras.

4.C.3. Puerto

La infraestructura portuaria del Paraguay ha tenido un desarrollo muy importante desde el comienzo de la década del 90. Partiendo de un escenario de déficit de infraestructura, de calidad de servicios y de falta de competencia, la circunstancia actual responde a un escenario totalmente opuesto.

No obstante, en un análisis crítico, existen en materia de infraestructura, regulación y operación, varios aspectos a ser considerados para continuar con un proceso sustentable de desarrollo.

4.C.3.1 Equipamiento de carga y descarga

El primer aspecto a considerar es en el relacionado con la infraestructura de carga y descarga de contenedores. La mayor parte del equipamiento existente -en su mayoría equipos de grúas de construcción adaptadas a la operación portuaria- si bien ha sido y es eficaz, a criterio de los autores del estudio, este equipamiento resulta obsoleto, pues genera muchas averías y demoras por su bajo ritmo de carga.

Considerando que el volumen actual asciende estimativamente a unos 60.000 teus, el mercado ya justificaría iniciar un upgrade gradual en el equipamiento de carga y descarga. Si bien no se necesitarían equipos Gantry o móviles nuevos por la economía de escala existente, es probable que se justifiquen grúas fijas y Gantry usadas.

4.C.3.2 Equipamiento de patio

En la casi totalidad de las playas de almacenaje de las terminales de contenedores se utilizan Reach Stackers o Front Lift trucks para la operación de patio, recibiendo carga de las naves, entregando a éstas, y también para la entrega y recepción de contenedores. Estos equipos, dada la actual economía de escala, generan una sub-utilización de los patios y, por otro lado, no son eficientes.

Sería recomendable, considerando la actual economía de escala del tráfico contenerizado en Paraguay, que los puertos comiencen a migrar gradualmente el equipamiento de reach stackers y Front Lifts a equipos de transtainers sobre ruedas y sobre rieles. Esto se traduciría en un uso más intensivo de los patios y en una mejora en la calidad del servicio.

4.C.3.3 Estructuras tarifarias

El uso y costumbre existente en el Paraguay de aplicar una tasa portuaria al importador y exportador ad valorem, es una modalidad prácticamente extinguida en el mundo. La misma suele no ser equitativa, transparente, ni acorde a las modernas prácticas tarifarias internacionales.

Asimismo, en las estructuras tarifarias portuarias se observa que la tarifa que cobran las terminales a los contenedores de importación tiene un plazo de 30 días, lo que es un período extremadamente largo en comparación con las prácticas internacionales. En general, las terminales portuarias de contenedores, poseen estructuras tarifarias aplicables a los usuarios las cuales discriminan los cargos por movimentación de los de almacenaje, premiando con un período de gracia las estadías de 3 a 5 días, y penalizan a aquellos importadores que dejan más de este lapso a los contenedores en las terminales. Incluso se reservan el derecho, si los contenedores permanecen más de 30 días, a trasladarlos a costo del importador a un depósito extraportuario.

De aplicarse estos cambios en las estructuras tarifarias, se lograría una mayor rotación de los contenedores en las terminales, con una ampliación virtual de la capacidad del sistema muy significativa.

La estructura al usuario de las tarifas portuarias, aplicadas a la carga contenerizada y general - llamada en Paraguay "tasa"- debería ser cambiada por una estructura tarifaria que no considere el valor de la mercadería. No se trata de uniformizar los niveles tarifarios, factor que es resorte de cada terminal, sino únicamente la estructura. Asimismo estas tarifas deberían contemplar un período de gracia en los cargos de almacenamiento de cinco días y luego una tarifa de almacenamiento incremental hasta los treinta días, contemplando el traslado del contenedor a un depósito extraportuario pasados los 30 días.

4.C.3.4 Tecnología de la información

Hay muy poco desarrollo en los sistemas informáticos y en los softwares de las terminales portuarias. En muchos casos estos son artesanales, y si bien posibilitan una administración razonable de los datos, estos sistemas tienen dificultades para interrelacionarse con los sistemas que poseen los naveros y los usuarios.

Más allá de lo arriba indicado, no existe un sistema de intercambio de datos de la comunidad portuaria y del transporte. Esta consideración no abarca a los aspectos de TI aduanera, los que serán tratados en el capítulo respectivo.

Teniendo en cuenta que el costo de las transacciones documentales representa aproximadamente el 7% de los costos de las operaciones de comercio internacional, disminuir este porcentaje a través de sistemas e infraestructuras se traduciría en un aumento de la competitividad y en un ahorro de costos de transacción.

Cada puerto constituye un eslabón vital en la compleja cadena logística, que conecta en sus extremos a importadores y exportadores, y que hace posible el fenómeno de permanente expansión del comercio mundial.

Tradicionalmente, en las actividades portuarias, los factores más ponderados de la competitividad se referían a infraestructuras: instalaciones de carga, descarga y almacenaje, accesos terrestres, seguridad física, muelles, entre otros. Estos fueron, históricamente, los determinantes de la mayor parte de las inversiones realizadas en procura de reducir costos y tiempos de proceso, y en fomentar el posicionamiento del puerto.

Hoy en día debemos atribuir una importancia creciente a las infraestructuras, o sea, a la capacidad de esos mismos puertos de procesar la información que nace de los flujos del comercio exterior, para que el tratamiento de la misma se convierta en un factor promotor del intercambio y no en un obstáculo para el mismo: se puede ver hoy en Paraguay como un equipo de transporte terrestre que ingresa al puerto no puede cargar o descargar porque los documentos (despachos, facturas, gate pass, etc.) no han llegado, demorando toda la cadena logística.

Más allá de que la documentación llegue a tiempo, existe un costo invisible atribuible a la burocracia, el cual se “derrama” entre los agentes económicos que participan, y el cual es finalmente pagado por el consumidor final y/o descontado del beneficio del exportador.

En muchos países desarrollados se está incorporando gradualmente el concepto de “Port Community System” (Sistema de Comunidad Portuaria), es decir, el sistema informático que interconecta a todos los miembros de una comunidad logística, optimizando el intercambio de documentación, reduciendo el volumen de datos a reingresar en diferentes sistemas y permitiendo, en última instancia, perfeccionar todo el seguimiento de una operación, hasta el cierre de la misma con sus movimientos de fondos asociados: esto constituye hoy en día una plataforma de e-Commerce.

Los puertos más importantes del mundo, valiéndose de la constante evolución en las tecnologías de la información, han logrado reducir notablemente tanto los costos de manejo de la documentación en las operaciones de comercio internacional, como los tiempos necesarios para el despacho de las mercaderías, y han optimizado el proceso de seguimiento de cada transacción para los destinatarios finales (importadores y exportadores) y todos los agentes comprometidos en este proceso, incluidos los organismos de contralor. Esto ha sido posible a través de un esfuerzo conjunto y coordinado de todos los integrantes de la cadena logística.

Evaluaciones realizadas en la región, a través de detallados relevamientos, identificaron todos los intercambios de documentos vinculados con importación, exportación y movimientos de buques. Un caso relevado, el del puerto de Buenos Aires, arroja una estimación de 18.500.000 documentos rotados para el año 2000 debido a la operación con contenedores.

A través de este relevamiento, se ha determinado como promedio - teniendo en cuenta todos los documentos involucrados en comercio exterior, y a todos los emisores y receptores- se procesan 18,5 documentos por cada teu operado.

Considerando que en Paraguay se operan estimativamente 40.000 contenedores de importación y exportación por año, y que el costo del procesamiento de cada documento (incluida la emisión con sus costos asociados y la entrega) asciende a US\$ 10, se estima que el gasto anual en esta materia es de 7,4 millones de US\$.

Una hipótesis de ahorro, en el caso de que se cuente con un sistema que evite duplicaciones y disminuya significativamente el manejo de la documentación física, está en el orden del 70%, con lo que el ahorro potencial directo anual sería de más de 5 millones de US\$.

Esta cifra no contempla los ahorros indirectos, que se basan principalmente en una mayor confiabilidad y eficiencia de los procesos, y se traducen en baja de las demoras, baja de costos de inventarios, disminución de los lucros cesantes del equipamiento y de las instalaciones portuarias, aumento en la capacidad de control, etc.

Se recomienda que las terminales portuarias, en particular las que operan con carga general y contenedores, perfeccionen sus sistemas informáticos operacionales con estándares internacionales, para poder interrelacionar mejor con las agencias marítimas y empresas navieras.

Se recomienda también avanzar en el desarrollo de un sistema informático de intercambio de datos de la comunidad portuaria, que posibilite disminuir la carga burocrática que tiene el sector. Esta alternativa debería ser impulsada y administrada en forma público-privada y no se recomienda que su uso sea compulsivo.

4.C.3.5 Estadísticas portuarias

En Paraguay hay una inexistencia, casi única a nivel internacional, en la publicidad de las estadísticas portuarias. Las estadísticas portuarias publicadas son solamente de la ANNP, y dado que éstas abarcan probablemente sólo el 15% del volumen, la información es insuficiente para una comprensión del tamaño del mercado. Esta circunstancia desvía la atención de los inversores, por cuanto el seguimiento de las estadísticas portuarias es uno de los elementos clave para evaluar los mercados. Más allá de lo arriba indicado, esto afecta la imagen del país ya que esta carencia es observada internacionalmente como una falta de transparencia.

Se recomienda que la Cámara de Comercio y Servicios avance en el desarrollo de un diseño de las estadísticas portuarias compatible con la experiencia internacional, y que proponga, a nivel gubernamental, o a través de la CNCSP que se comience a compilar, procesar y difundir públicamente estos datos, de acuerdo a este formato.

4.C.3.6 Falta de coordinación de recepción y entrega

Los costos generados por la falta de coordinación en la recepción y entrega de la mercadería en los puertos, generada por la misma falta de coordinación entre terminales portuarias, usuarios y agencias navieras por un lado y además por la burocracia aduanera, produce efectos negativos en la cadena logística, de la siguiente forma:

1. Un extracosto para el exportador o importador, a través de su agente aduanero, quién debe hacer una serie de gestiones adicionales.
2. Un lucro cesante para el transportista terrestre, quién tiene demorada su unidad para la toma o entrega de cargas.
3. Un costo adicional para la terminal portuaria, la cual debe tener sobredimensionada su capacidad de estacionamiento.
4. Un sobre costo en la seguridad, por cuanto la unidad de transporte terrestre debe, muchas veces, esperar para el ingreso al puerto.
5. Un impacto en la relación ciudad-puerto que afectan al entorno de la terminal.

Si bien en los tráficos de contenedores, las demoras en la recepción y entrega de contenedores llenos y vacíos no ocasionan por el momento congestiones severas, el acumulado de las demoras en los accesos portuarios, de un promedio de 3 horas, tiene un impacto económico perjudicial en el costo de inventario y en el lucro cesante.

Se recomienda que bajo la coordinación de la CNCSP se analicen alternativas de implantación de mecanismos de coordinación de recepción y entrega para cargas containerizadas y que a través de una gestión de esta institución, se concerte la implantación de estos mecanismos. Además se recomienda identificar cuales son las demoras ocasionadas por trámites innecesarios de tipo aduanero y proceder a la eliminación de estas transacciones.

Sobrecostos identificados debido a demoras en acceso a puertos por falta de coordinación: US\$ 23,5 millones

4.C.4. Aduana

4.C.4.1 Precintos electrónicos

Con la Resolución Nro. 301, del 9 de setiembre de 2005, la Aduana del Paraguay ha impuesto el uso obligatorio de precintos electrónicos con sistema de rastreo. Este requisito se aplica a la carga con destino a la República del Paraguay, en tránsito por vía terrestre o fluvial.

En los tráficos fluviales, a criterio de los autores del estudio, resulta técnicamente opinable esta obligación, por cuanto bastaría instalar un equipo por nave, y se considera que la instalación de las cerraduras electrónicas puede llegar a afectar notablemente la eficiencia de la operatoria de carga en el puerto de transbordo y también dificultar la estiba y la desestiba, con lo cual se incrementarían adicionalmente los costos de estas operaciones. Más allá de esta dificultad de tipo operativa, en base a la información relevada existe una problemática legal en lo que respecta al ámbito de aplicación de la legislación aduanera paraguaya que posibilite la exigencia de estos procedimientos en otras jurisdicciones.

En lo que respecta a la aplicabilidad de estos mecanismos en los tráficos de transbordo de containers transportados por vía fluvial, se observa también que la tecnología de posicionamiento electrónico de naves está regulado en el Paraguay mediante la Ley 2367, del 6 de marzo del 2004, norma que adopta el “sistema de alerta y de protección de los buques”, y

que es un instrumento de adhesión de la Convención de la OMI⁶⁰ denominada SOLAS. La aplicación de esta norma está prevista a partir del 6 de julio del 2006, tan solo una semana después e que se está presentando este informe.

Se recomienda reconsiderar la aplicación de este tipo de cerraduras en cada contenedor en el modo fluvial. En función de lo arriba indicado, se recomienda en primer lugar adoptar el criterio de efectuar el seguimiento de las naves y no de cada container, y en segundo lugar se recomienda adoptar el sistema de referencia aprobado por ley y denominado AIS⁶¹, al efecto de no duplicar dos sistemas de posicionamiento de naves.

Finalmente se recomienda que la puesta en marcha de este sistema se considere que la labor de estos sistemas debería estar gestionada por la Prefectura Naval, institución que posee las facultades específicas en materia de control de la navegación. En este particular se subraya que el ejercicio del control de la navegación, también incluye de parte del organismo facultado, la observancia y análisis de paradas innecesarias de una nave la cual sea sospechada de que es realizada para hacer una operación de carga o descarga ilegal en un sitio no autorizado, y que además estos organismos poseen los recursos operativos y la capacidad de reacción inmediata para investigar estos hechos y proceder a neutralizarlos. Asimismo se recomienda que en el sistema que se implemente se efectúe una interfaz entre Aduana y la Prefectura Naval, al efecto de integrar los datos de los buques en cada navegación con los de los respectivos contenedores, al efecto que este conjunto de datos sea de utilidad para ambas instituciones.

4.C.4.2 Cargos de Aduana por servicios de transbordo

La aduana aplica en los puertos de transbordo (Montevideo, Paranaguá y Buenos Aires), una tasa por conocimiento de embarque de importación. Este cargo de Aduana en los puertos es considerado un sobre costo ya que esta tasa no posee una contraprestación efectiva de servicios. Si bien el costo de la misma es de US\$ 50, se debe adicionar US\$ 10 por gastos administrativos de las agencias y además US\$ 6 por IVA, resultando el impacto por contenedor en US\$ 66. Considerando que se operan 20.000 contenedores en transbordo, el impacto resultante es US\$ 1.320.000, para el conjunto de los usuarios.

Se recomienda eliminar las exigencias de efectuar trámites documentales y pagos de tasas aduaneras originadas en los puertos de transbordo.

4.C.4.3 Verificación de la carga en la planta del exportador

De acuerdo a las encuestas realizadas, se tomó conocimiento de que, en forma generalizada, las verificaciones de las mercaderías en los procesos de consolidación no se realizan en forma efectiva en las plantas de los exportadores. Por esta razón, en la determinación de los costos de las transacciones, se ha incluido este servicio como un sobre costo. Esta práctica acarrea dos inconvenientes: en primer lugar representa un riesgo desde el punto de vista fiscal y en segundo lugar afecta la credibilidad del mercado paraguayo por sus implicancias en la seguridad del transporte internacional.

⁶⁰ Organización Marítima Internacional.

⁶¹ http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=754

Por razones fiscales y de seguridad, se deberían tomar las medidas para asegurar que la gestión de verificación en el lugar de consolidación sea efectiva.

4.C.4.4 Certificado de Origen

En Paraguay la aduana exige en forma generalizada y obligatoria para todas las exportaciones la obtención de un certificado de origen. Esta práctica se aparta de los criterios usos y costumbres vigentes a nivel internacional, por cuanto solamente es aplicable esta exigencia en los casos en los cuales existe un beneficio de tipo arancelario aplicable a esa exportación, o bien cuando este certificado es solicitado por el cliente o por la aduana del país de destino.⁶² Adicionalmente a la exigencia arriba indicada, en Paraguay existe un doble trámite de otorgamiento de certificado de origen el cual consiste en la legalización del certificado en el MIC. En base a lo arriba indicado, se ha procedido a incluir como sobrecosto los gastos de la duplicación de este trámite.

Como hipótesis de mínima, se recomienda discontinuar la visación de los certificados de origen en el MIC. Asimismo se recomienda eliminar la exigencia generalizada de la emisión de los certificados de origen, dejando esta obligación, a criterio del exportador en función de las exigencias de los clientes y de los organismos de los países destinatarios.

Sobrecostos identificados debido al requerimiento del Certificado de Origen: US\$ 0,3 millones

4.C.4.5 Visación consular

Paraguay aún mantiene el sistema de visado consular, el cual conservadoramente se ha estimado como sobrecosto en US\$ 80 por despacho. Esta práctica está apartada de los procedimientos acordados en el régimen de origen del MERCOSUR, de la OMC y de todos los acuerdos comerciales recientemente acordados en la región con otras naciones.

Se recomienda discontinuar la obligación del Arancel consular. Como hipótesis de mínima en el corto plazo y como mecanismo de transición, se recomienda considerar implantar un mecanismo mediante el cual el pago del Arancel consular se efectúe en la Aduana, en forma simultánea con el pago de los aranceles, al efecto de la eliminación de los gastos de tramitación.

Sobrecostos identificados debido al requisito de visación consular: US\$ 6,8 millones

4.C.4.6 Tratamiento aduanero de los contenedores

El tratamiento aduanero dado al contenedor en Paraguay resulta en la necesidad, de parte del agente de transporte de realizar en la aduana una serie de 19 pasos administrativos para poder retirar el contenedor en si mismo (no se hace referencia en esto a la tramitación exigible a la mercadería) del puerto. Esta gestión impacta con un sobrecosto estimado en US\$ 30 por cada tráfico. Más allá de este extracosto, esta exigencia resulta muy frecuentemente en demoras en

⁶² La OMC, en la versión revisada de la Convención de Kyoto, en el Anexo K, Capítulo 2, Práctica recomendada, dice: No unnecessary certification of origin, "Documentary evidence of origin should be required only when it is necessary for the application of preferential Customs duties, of economic or trade measures adopted unilaterally or under bilateral or multilateral agreements or of measures adopted for reasons of health or public order."

la entrega de contenedores vacíos y en la salida de contenedores de importación llenos, lo cual genera costos de inventarios innecesarios.

Se recomienda discontinuar las tramitaciones inherentes a la salida de los puertos de los contenedores, tomando como modelo la experiencia en esta materia existente en Brasil. Se recomienda que la CNCSP, prepare un proyecto de una norma adecuada para lograr esta desregulación y que lo proponga a la Aduana.

4.C.4.7 Honorarios de despacho aduanero

En el desarrollo de las encuestas se relevaron los precios que se originan por honorarios de gestión aduanera y se observa que en el mercado paraguayo, estos están por arriba de la media regional, relevada en Uruguay y Argentina. En base a que los promedios de los honorarios en estos dos países para usuarios que realizan operaciones en forma frecuente, se relevó para la importación un promedio de honorarios de US\$ 150 por despacho y para la exportación en US\$ 120, y en base a esto se consideró en los modelos al excedente como un extracosto.

En los 9 productos relevados, todos con empresas de alto volumen de exportaciones (similares a las relevadas en los otros países) se ha observado en tres casos de operaciones de importación, un promedio de US\$ 638 (Agroquímicos US\$ 315, LCL US\$ 160 y aéreo US\$ 1.440) y en seis casos de operaciones de exportación un promedio de US\$ 304 (Soja US\$ 132 Carne congelada US\$ 805 Carne enfriada US\$ 300 Madera US\$ 213 Sesamo US\$ 213 y LCL expo US\$ 160).

Esta diferencias que están en la importación en un 300% y en la exportación en un 150% y que llegan a algunos casos a diferencias del 600%, pueden tener su origen en la extrema burocracia del sistema aduanero paraguayo. Una posible explicación al alto valor de los honorarios sería el alto peso de los gastos de overhead y de tipo informal que afronta el despachante durante los varios tramos del despacho para asegurar que la operación siga sin demoras adicionales costosos.

No obstante, en base a lo consultado en la Dirección Nacional de Aduanas, esta ha informado que para la tramitación de un despacho en la actualidad existen solamente 12 trámites, cuando antes de la existencia del sistema SOFIA estos eran 40.

La recomendación en esta materia consiste en primer lugar en profundizar los análisis de la carga burocrática y gastos informales que tiene esta actividad. Sin duda que esta labor debería ser desarrollada en conjunto entre los usuarios, los despachantes y también con la aduana. No se debería minimizar la importancia que tiene en el comercio exterior la actividad de despachante de aduana, la cual es imprescindible para una empresa exportadora e importadora, pero tampoco soslayar un diferencial con los países vecinos, el cual es un sobre costo sistemático y resulta en una pérdida de competitividad. En este análisis también se considera que debería revisarse el criterio de la tarificación ad valorem, aspectos de desregulación, la estandarización de los rubros a aplicar en las facturas, alternativas para reducir los costos en los cuales incurren los despachantes, la eliminación de la gestión documental, etc.

Sobrecostos identificados debido al alto costo de honorarios de despachante de aduanas: US\$ 3,3 millones

4.C.5. Transporte Por Agua

4.C.5.1 Reserva de cargas

En la actualidad, todos los despachos de importación y exportación que se operan por medio del transporte por agua, requieren, previamente a la recepción de la mercadería o del despacho aduanero, un certificado de parte de la Dirección de la Marina Mercante relacionado con la Reserva de cargas.

Los regímenes de Reserva de cargas están internacionalmente cuestionados y en proceso gradual de eliminación. Los regímenes de reserva de cargas restringen la oferta de fletes, aumentando el precio de mercado de los mismos y afectando a los usuarios.

El régimen que restringe la libre oferta de bodega en rigor, debería ser modificado con una norma que elimine las restricciones a la libre contratación de fletes. No obstante este tipo de medida no debería tomarse aisladamente, por cuanto esta podría afectar a la industria naviera paraguaya, la cual es un componente vital de la infraestructura de transporte existente del comercio exterior. Esto debería implicar que previamente a introducir una apertura con la eliminación de la reserva de cargas, se evalúe la sustentabilidad y rentabilidad de este sector y se consideren aplicar en forma simultánea los incentivos necesarios para que la flota local siga en crecimiento sostenido.

También se recomienda que en la coyuntura, y como hipótesis de mínima, se discontinúe la exigencia de este certificado en los casos en que se utiliza bandera paraguaya, por cuanto en la práctica internacional en materia de reserva de cargas, esto se aplica exclusivamente cuando se utiliza una nave extranjera. También se recomienda que como medida en el corto plazo se elimine la práctica de emitir un certificado por barcaza, y que proceda a incluir la emisión de este certificado a través del sistema SOFIA, para eliminar los gastos de gestión.

**Sobrecostos identificados debido al requerimientos de la Ley de Reserva de Carga:
US\$ 3,5 millones**

4.C.5.2 Cabotaje

La dinámica del transporte fluvial entre los países de la Hidrovía tiene una gran limitación, ya que las distintas banderas de los países signatarios de este acuerdo no poseen la capacidad de desarrollar el transporte de cargas o personas entre puertos de otros países. Esta restricción reduce la oferta global de bodega, impactando al alza en el mercado de fletes y afectando a los usuarios y afectando también la rentabilidad de las empresas navieras.

Si bien en todos los países de la Hidrovía existen regímenes de excepción al cabotaje que posibilitan dar permisos temporarios a naves de otros países para que operen en cada país, al no ser este régimen sustentable ni previsible los permisos, esta flexibilización de las normas no permite a los navieros de la región hacer inversiones en flota para cubrir estos tramos.

Tomando la experiencia de la Unión Europea en esta materia, se debería impulsar la realización de un acuerdo multilateral de cabotaje a nivel de los países de la Hidrovía, que posibilite a las banderas de todos los Estados Miembro desarrollar este tipo de transporte en los territorios de los otros.

Una medida así produciría inmediatamente un aumento de la oferta de bodega y la mejora de la rentabilidad de las empresas navieras.

4.C.5.3 Dragado y señalización

De acuerdo a lo relevado, la profundidad disponible en los puertos paraguayos tiene una determinante máxima sustentable, en parte del año, de 10 pies en la zona de Asunción (la determinante está particularmente en la zona de Pilar). Pero en ciertas épocas este tramo suele ser operable a 8 pies de calado máximo. Con respecto al Río Alto Paraná, el valor casi sustentable es de 8 pies.

Por el relevamiento de la flota existente, relevamiento e estudios y por consultas con los armadores y usuarios, el benchmark a lograr para obtener una máxima utilización del espacio en las bodegas es, para la carga a granel, de 12 pies sustentables en el Río Paraguay y de 10 pies sustentables en el Alto Paraná.

Para los tráficos contenerizados el benchmark a lograr asciende a los 14 pies en el Río Paraguay, meta compatible con los 12 pies para las barcazas, por cuanto las unidades que transportan contenedores poseen una manga menor. En lo que respecta al Alto Paraná, si bien hoy en día no se efectúa transporte de carga contenerizada, sería deseable tener en el futuro 12 pies de calado para el tráfico de contenedores, valor también compatible para los 10 de los trenes de empuje.

Sobre este análisis, se estima que el déficit de dragado es de 2 pies en el transporte por barcaza de graneles y de 4 pies en el transporte de contenedores.

Este problema en Paraguay, constituye el más significativo déficit de infraestructura pendiente de solución. Cabe agregar que hace 15 años, existían tres problemáticas, las cuales afectaban muy significativamente el comercio exterior paraguayo:

1. El déficit en infraestructura y de gestión de los puertos paraguayos
2. El déficit de infraestructura y de gestión de los puertos de transbordo fluvial
3. El déficit de flota
4. El déficit de dragado y balizamiento.

Los tres primeros problemas se fueron resolviendo adecuadamente, mientras que el último aún está vigente.

El déficit estimado por falta de dragado y balizamiento es muy significativo y representa una importante pérdida de competitividad, cuyo impacto en sobrecostos es derramada en los productores y en el consumidor final. El problema no es técnico, pues esta cuestión ha sido debidamente estudiada, sino que es un problema de administración de recursos. Más allá de lo arriba indicado, esta problemática, a criterio del consultor es el principal déficit de infraestructura del Paraguay.

La ANNP es la encargada de mantener las profundidades y el balizamiento. No obstante, esta institución no ha podido históricamente hacer una asignación de los recursos adecuada, ni una operación propia o con terceros para solucionar este déficit.

Una primer alternativa a considerar, es reformular la estructura de recaudación de las tasas por parte de la ANNP, para aplicar una tasa a la carga con destino exclusivo para el dragado y balizamiento.

Una vez formulada la estructura tarifaria, sería necesario estudiar a fondo la rentabilidad de los usuarios y armadores, al efecto de determinar primero cuánto estarían pagando, y luego cuál sería el beneficio para ambos sectores. En la práctica para lograr el aval de las entidades empresariales de este tipo de medidas, se debería actualizar cuanto pierde o deja de ganar cada sector y luego analizar esta ecuación en un escenario con el río dragado y balizado.

Lo arriba indicado, posee e inconveniente de que los usuarios, en general, son escépticos respecto la calidad de la gestión de administración de fondos específicos en manos de agencias gubernamentales y respecto la eficiencia de estas agencias en la gestión de compras.

A criterio del consultor, el punto clave para lograr la adhesión del sector privado en esta materia consiste en establecer un mecanismo transparente público – privado de administración y control de estos fondos, de forma tal de asegurar una gestión adecuada y eficiente de contratación de servicios de dragado y balizamiento en forma sustentable. Esto debería tener la condicionante de asegurar las profundidades necesarias para una adecuada rentabilidad de la flota, un balizamiento que aumente la seguridad de la navegación y finalmente como condición, que estos dos factores posibiliten la navegación durante las 24 horas.

Sobrecostos identificados debido a la falta de dragado del río: US\$ 19,3 millones

4.C.5.4 Facilitación en el transporte por agua

Habiéndose detectado un conjunto de problemas significativos en materia de facilitación, cabe señalar que Paraguay, hasta el momento, no ha ratificado el Convenio FAL 65. El Estado de cumplimiento del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965 (FAL 65), adoptado por la Conferencia internacional sobre facilitación de viajes y transportes marítimos el 9 de abril de 1965, entró en vigor internacional el 5 de marzo de 1967.

El FAL 65 es un instrumento internacional, que tiene como objeto agilizar el tráfico marítimo, simplificando y reduciendo al mínimo los trámites, documentos y formalidades exigidos para la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúen viajes internacionales.

Si bien este Convenio es básicamente de aplicación en el tráfico marítimo, también es de aplicación en todas las modalidades de transporte por agua, incluyendo al fluvial.

De acuerdo con las disposiciones del Convenio, los Gobiernos Contratantes se comprometieron a adoptar todas las medidas adecuadas para facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional y para evitar demoras innecesarias a los buques, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

Asimismo, un objetivo del FAL 65 es el compromiso a cooperar, en la medida de lo posible, para unificar los trámites, documentos y formalidades en todos los aspectos en los que dicha uniformidad pueda facilitar y mejorar el tráfico marítimo internacional, así como para reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias destinadas a satisfacer las exigencias de orden interno.

La técnica que utiliza el convenio para simplificar y normalizar esta materia, es hacer referencia a “normas” y a “prácticas recomendadas” sobre los trámites, documentos y formalidades que se deben aplicar a la llegada, estancia en puerto y salida de los buques, las tripulaciones, los pasajeros, los equipajes y la carga. Comprende 125 normas y 87 prácticas recomendadas.

Se recomienda que la CNCSP proceda a analizar la conveniencia de la ratificación del FAL 65 mediante un informe y de un proyecto de ley y a recomendar mediante este, tal como se impulsó la adhesión al SOLAS que el gobierno del Paraguay avance en la adhesión del país a esta Convención.

4.C.6. Cobranza

4.C.6.1 Demoras en la emisión del B/L (Bill of Lading)

En el desarrollo del estudio, en forma generalizada, en Paraguay varios exportadores manifestaron que suelen tardar hasta 30 días para el cobro de la carta de crédito. Estos plazos son mayores que en el promedio observado en otros los países de la región. Dada la complejidad del tema en cuestión, los consultores no tienen una interpretación clara de las razones de estas demoras, y se procedió, en este informe, sólo a relevar las distintas hipótesis recogidas.

En las entrevistas realizadas, muchos exportadores, despachantes de aduana y agentes navieros han manifestado que no es posible la emisión del B/L en forma inmediata, o al menos 24 horas después del embarque en el Paraguay; recién aproximadamente una semana después del embarque tienen la confirmación de cuál es el buque definitivo que hará el transporte hasta el destino final. Este argumento, a criterio de los autores del estudio, no es aplicable, porque tanto en Buenos Aires, como Montevideo, Paranaguá o Santos, las naves que originan el transporte desde estos puertos, en la mayoría de los casos no son tampoco aquellas que van a llegar al puerto de destino.

En estas reuniones se ha recogido la opinión de que la dificultad para la obtención del B/L en forma rápida es por la falta de credibilidad de algunos armadores fluviales que operan en la Hidrovía, los cuales no poseen coberturas de seguro adecuado. Otras fuentes indican que esta problemática se debe a la falta de credibilidad recae en ciertos exportadores.

En las exportaciones del Paraguay hay una demora superior al promedio de la región en la obtención del B/L y en la cobranza, lo que afecta financieramente al exportador. Se considera conducente profundizar este análisis, efectuando un estudio que abarque una encuesta y un análisis, el cual pueda determinar en forma fehaciente los plazos, las razones de las dilaciones y los remedios a aplicar.

4.C.7. Aspectos Generales

Si bien se ha hecho un análisis secuenciado, desde el preembarque hasta el transporte internacional definitivo, hay algunos factores que se han incluido en este acápite de Aspectos Generales, ya que los mismos abarcan a varios tramos de la cadena de transporte.

4.C.7.1 Pagos de servicios a agencias marítimas, puertos y aduanas

El pago de los fletes, surcharges, tasas portuarias y servicios aduaneros se realiza en una alta proporción, con cheques certificados y con efectivo. No existen mecanismos de pago a través de medios electrónicos. Al hacerse así, por un lado se incrementan los gastos con la emisión de los cheques certificados, y por otro lado genera vulnerabilidades y falta de transparencia por el manejo del dinero.

Se deberían explorar alternativas para sustituir la mecánica vigente del pago de los fletes, surcharges y tasas portuarias por parte de los usuarios con cheques certificados o efectivo por medios electrónicos. La metodología más difundida, que se suele utilizar a nivel internacional, es la de data cash. Esta acaba de ser instrumentada, a nivel regional, en una terminal del puerto de Buenos Aires para los pagos que realizan los usuarios y los despachantes. Esta modalidad, si bien tiene un costo, reduce los gastos con la emisión de los cheques certificados, los gastos de personal, y a su vez reduce vulnerabilidades y mejora la transparencia en el manejo del dinero.

En lo que respecta a la Aduana, dado que a través el sistema SOFIA, existe la alternativa de pago por medios electrónicos, sería conveniente efectuar un análisis particular para determinar en primer lugar cual es el porcentaje de uso del pago electrónico, medido esto en volumen de las operaciones y de la cantidad de transacciones y analizar entre la Aduana y la CNCSP las medidas para aumentar los porcentajes de transacciones electrónicas.

4.C.7.2 Seguridad

Se ha relevado en este acápite el estado de situación de la seguridad en la cadena internacional de transporte, desde el punto de producción hasta el puerto de transbordo.

Planta de producción y/o consolidación

Se ha observado en las entrevistas y en los talleres un amplio desconocimiento de las normas internacionales de seguridad en la cadena logística y del transporte, por ejemplo del CSI, C-TPAT, BASC, Framework del WCO, etc. Esta circunstancia afecta la competitividad del sector exportador paraguayo y debería comenzar a remediarse. En base a los relevamientos efectuados, se identificó solo una empresa con certificación BASC.

Transporte terrestre

Tampoco se advierte la adopción de normas C-TPAT. Implantar normas de seguridad internacional no sería una tarea dificultosa.

Puerto

- *Modelo operacional portuario.* En Paraguay la carga contenerizada se opera, casi su totalidad, en un conjunto de terminales privadas y en una de propiedad de la ANNP (Administración Nacional de Puertos), en la localidad de Asunción. En las terminales privadas, hay un sistema de operación integral compatible con la implantación futura de las medidas CSI y C-TPAT. Pero en el puerto de la ANNP, dada la afluencia de múltiples operadores y agencias, la implantación de CSI y C-TPAT no sería posible en el marco actual, requiriéndose una tarea muy profunda de cambio organizacional y de inversión en infraestructura.

- *Gestión de seguridad física y control de acceso.* En este aspecto, en Paraguay el control de ingreso y salida en los puertos privados es adecuado. No obstante, en más de un caso se debería escindir las áreas administrativas y de atención a clientes y proveedores de las áreas operacionales. En la actualidad, no se cuenta con sistemas de fotografía, OCR (Optical Character Recognition) y video en los gates de ningún puerto del país.
- *Equipamiento de detección no intrusivo.* Hasta el momento no existen equipos de detección no intrusiva ni detectores de radiación.
- *Cut off.* Las líneas, en forma individual y de acuerdo a distintas pautas, proceden a fijar cut offs en coordinación con los operadores portuarios. Existe una diversidad de criterios amplia en esta materia y hasta el momento no se han adoptado medidas de aplicación de los cut offs por puerto ni a nivel nacional.
- *La programación de la entrega y recepción de carga.* En Paraguay hay falta coordinación de la programación en la recepción y entrega. Las operaciones de recepción y entrega en su mayoría no son programadas sino aleatorias., lo que da por resultado demoras en la recepción y entrega, y sobrecostos operacionales para el usuario y para la terminal portuaria. No obstante, dado el bajo volumen operado, las filas de espera en los terminales no son importantes. No se procede a efectuar mediciones en materia de esperas de equipos de usuarios.

Procedimientos de control aduanero

Los procedimientos de control aduanero aplicados en Paraguay requieren ser revisados profundamente para generar un marco que sea compatible con la operación portuaria moderna, con terminales integrales especializadas y con pautas de facilitación del comercio.

Agencias navieras y empresas navieras

En las agencias navieras y las líneas navieras radicadas en Paraguay, no se ha detectado la adopción de C-TPAT. La implantación estas normas no sería sea un procedimiento muy arduo.

Existe en el medio local, en general, una falta de conocimiento de la mayoría de estas nuevas iniciativas y normas de seguridad internacionales y de los beneficios potenciales de las mismas. Se recomienda programar una amplia actividad de difusión de las mismas.

4.C.7.3 Indicadores de transporte y logística

En el mercado hay un escaso seguimiento de los indicadores logísticos y de transporte, y tampoco existe en forma pública un análisis de los costos del transporte. Esto produce, en algunos casos, presiones a la baja extraordinarias, las cuales hacen que los precios de los fletes sólo cubran los gastos operativos de la flota, sin considerar el recupero de la amortización, que lleva a un deterioro del parque automotor. Por otro lado, esta falta de herramientas provoca en ciertos itinerarios de transporte, una debilidad de los dadores de carga ante acuerdos de tipo oligopólicos.

Se debería considerar el desarrollo de un modelo de un indicador de logística y transporte, y capacitar a los recursos humanos de la Cámara de Comercio y Servicios para su operación y difusión periódica, al efecto de hacer transparente un valor de actualización referencial de la actividad.

4.C.7.4 Sub-utilización de equipos y servicios especializados

Se observa en el mercado de la logística, distribución y transporte una falta de desarrollo, de conocimientos y de recursos humanos en comparación con los niveles existentes en los países vecinos. Esto se traduce en una pérdida de oportunidades y de competitividad.

Se han identificado un conjunto de acciones, las cuales posibilitarían incrementar la competitividad en la cadena logística y de transporte:

Capacitación en logística. Se recomienda hacer un esfuerzo para divulgar y capacitar a los exportadores y productores en las técnicas y alternativas para lograr beneficios y eficiencias, a través de la contratación y tercerización de servicios logísticos especializados.

Asociaciones de usuarios. Se recomienda promover las alianzas de firmas exportadoras para la contratación y/o consolidación de sus embarques. Esta modalidad, denominada “alianzas de usuarios”, ha demostrado su eficacia en varios países (Estados Unidos de Norteamérica y Argentina, entre otros) en lograr economías de escala de demanda de transporte, obteniendo mejores precios, condiciones, sustentabilidad del flujo de transporte, disponibilidad de bodega, etc. Estos procesos de asociación han probado que, pese a que las firmas exportadoras compiten en un mismo mercado, su acción conjunta les aumenta colectivamente su rentabilidad. Asimismo, para los prestadores de servicios, si bien estas modalidades suelen reducir sus márgenes de rentabilidad, les posibilita un mejoramiento en la economía de escala y previsibilidad, y les da alternativas para planificar inversiones en equipamiento, las cuales aumentan la calidad del servicio.

4.C.7.5 Sub-utilización de servicios de valor agregado y herramientas para la gestión de la logística

Se ha observado, en forma concentrada en los prestadores de servicios y usuarios la falta sistemática de recursos humanos capacitados a nivel medio o técnico en materia de transporte y logística.

Se ha identificado un conjunto de acciones, las cuales podrían resolverse con actividades a ser desarrolladas en Paraguay desarrollando actividades formales de capacitación y también en algunos casos dada la poca economía de escala del mercado local, organizando actividades a distancia utilizando videoconferencias y/o internet con las siguientes acciones/tópicos:

Capacitación orientada a productores y exportadores. Prover capacitación a los productores y exportadores para incrementar la eficiencia en la generación de valor agregado, servicios logísticos y el empleo de técnicas de gestión para incrementar su rentabilidad y competitividad. Este tipo de entrenamiento debería ser orientado a cada cadena y producto, con el componente práctico de poder analizar los potenciales beneficios del uso alternativo de ciertos servicios y prácticas innovadoras.

Capacitación orientada a prestadores de servicios. Difundir y asistir a los prestadores de servicios en la introducción de tecnologías modernas en materia logística, que optimicen la eficiencia de actividades de servicios, como ser gestión de depósito, distribución, packaging, etc.

Capacitación en seguridad de la cadena logística. Introducir, difundir y asistir en material de seguridad de la cadena logística: trazabilidad, estándares internacionales de seguridad, estándares internacionales sanitarios. etc.

Asistencia a Universidades e Institutos de formación. Asistir a las Universidades e institutos de capacitación para el desarrollo o perfeccionamiento de actividades de formación para una actualización en materia de logística, y lograr en los profesionales una certificación de su estándar a nivel internacional.

ANEXOS

ANEXO A: COSTOS OBSERVADOS POR PRODUCTO Y CORREDOR

En las páginas siguientes son puestas todas las hojas de calculo de los costos observados para cada producto y corredor estudiado.

- Exportación de **soja** fluvioamarítima
- Exportación de **soja** por vía terrestre a Brasil
- Exportación de **carne congelada** fluvioamarítima
- Exportación de **carne enfriada** vía terrestre
- Exportación de **madera** fluvioamarítima
- Exportación de **sésamo** vía fluvioamarítima
- Importación de **agroquímicos** vía fluvioamarítima
- Exportación de **carga LCL** fluvioamarítima
- Importación de **carga LCL** vía fluvioamarítima
- Importación de **informáticos** vía aérea

Para cada producto y corredor, los cinco tipos de planillas son puestas a disposición para un mejor conocimiento de los datos, calculos, y origen de las conclusiones y recomendaciones en este estudio:

- **“PROCESO DE EXPORTACION”**
- **“ANALISIS DE LAS CATEGORÍAS DE COSTOS”**
- **“ANALISIS DE LOS SOBRECOSTOS”**
- **“POTENCIALES AHORROS”**
- **“GRAFICOS”**

**Exportación de soja
fluviomarítima**

**PROCESO DE
EXPORTACION**

Información General			Suposiciones	
Producto	Soja		0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio marítimo Nueva Palmira/Rosario - Rotterdam		0.30%	valor FOB de la carga / dia de demora
Valor FOB de la carga	190.00	US\$/ ton	5,740	G\$/ US\$
Valor CIF de la carga	238.95	US\$/ ton	24	horas / dia
Volumen	1200	toneladas / barcaza	0.7	US\$ / km
	27	Ton / camion	6	US\$ / hora por lucro cesante
	1	Cantidad barcazas x B/L		

Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos por Ton.	Costos Indirectos por Ton.	Tiempo de Demoras	Costo de inventario (ff(tiempo))	Costo financieros	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	Demoras desde finca a Silo/ C.Acop			3	0.07		Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion			3		0.67	Costo de tener parado el camion
	Flete desde Finca a Silo/C.Acop	1.51					Distancia promedio: 30 km ida, se considera ida y
	Flete desde Silo/C. Acopio a	1.51					Distancia promedio: 30 km ida, se considera ida y
	Descarga camion en planta	1.00					Se considera US\$ 1/ ton cargada
	Carga camion en planta	1.00					Se considera US\$ 1/ ton cargada
	Control de Calidad	0.25					Control de calidad que exigen clientes
	Mermas en el transporte		1.90				1% por mermas por t en proceso de pre embarque
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	2.01					Distancia promedio: 200 km ida, se considera ida y
Puerto	Demora en acceso a puerto local			11	0.26		son 12 hs promedio se consideran 11 hs de demora
	Lucro cesante camion			11		2.44	Costo de tener parado el camion
	Servicio portuario local	3.00					
Aduana	Canon informático	0.021					Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$25
	Gastos varios	0.057					Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$68
	Inspeccion Aduanera	0.035					Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$42
	Apertura de registro	0.030					150 Gs por tonelada
	Reserva de Carga	0.004					Un B/L por barcaza de 1200 ton. Costo US\$5
	Demoras por tramitacion M.M			48	1.14		Demoras generadas por tramitaciones de M.
	Precinto Aduanero	0.007					Se estima 20 precintos por barcaza de US\$0,44 c/u.
	Certificado de Origen	0.017					Un despacho por barcaza de 1200 ton. Costo US\$20
	Inspeccion SENAIVE	0.060					347 gs/ ton
	Tasa Deposito Franco Paraguayo	0.200					Tasa cobrada en Nueva Palmira.
	Fotocopias docs	0.007					Por despacho por barcaza de 1200 ton. Costo US\$8
	Honorario despachante	0.110					Costo US\$ 0,11 por t
Transporte por agua	Costo flete fluvial	18.00					Valor estimado por tonelada
	Sobrecosto flete por falta de			48	1.14		Asumiendo que la barcaza podría llevar 200 t mas
	Sobrecosto por demora en viaje						Asumiendo dos dias de pérdida por viaje
	Flete Marítimo	30.00					Costo promedio por ton
	Seguro	0.95					0,5% valor FOB
	Servicio Portuario en transbordo	4.50					Servicios prestados en puerto de transbordo
Cobranza	Gasto por cobranza	0.021					Costo transferencia US\$ 25 por despacho x barcaza
	Demora en liquidación			240		0.57	Demora promedio de 10 dias.
		64.31	1.90	364	2.61	3.68	

**Exportación de soja
fluviomarítima**

ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS			
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Sobre-costos directos	Sobre-costos indirectos	SOBRECOSTO TOTAL	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%				
Pre embarque	5.27	1.90	6	0.07	0.67	7.91	10.9%	0.00	2.64	2.64	24%
Transporte terrestre	2.01	0.00	0	0.00	0.00	2.01	2.8%	0.00	0.00	0.00	0%
Puerto	3.00	0.00	22	0.26	2.44	5.71	7.9%	0.00	2.71	2.71	24%
Aduana	0.55	0.00	48	1.14	0.00	1.69	2.3%	0.35	1.14	1.49	13%
Transporte por agua	53.45	0.00	48	1.14	0.00	54.59	75.3%	2.57	1.14	3.71	33%
Cobranza	0.02	0.00	240	0.00	0.57	0.59	0.8%	0.00	0.57	0.57	5%
	64.31	1.90	364	2.61	3.68	72.50	100%	2.92	8.19	11.11	

Precio FOB por ton 190.00 US\$ por ton
 Precio CIF por ton 238.95 US\$ por ton

0.338450836

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	4.2%	2.8%	1.4%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	1.1%	1.1%	0.0%
Relacion Puerto / FOB	3.0%	1.6%	1.4%
Relacion Aduana / FOB	0.9%	0.1%	0.8%
Relacion Trans. Agua / FOB	28.7%	26.8%	2.0%
Relacion Cobranza / FOB	0.3%	0.0%	0.3%
Relacion Costo Total / FOB	61.8%	44.0%	17.8%
Relacion Extracostos / FOB	5.8%		
Relacion Trans. Agua / FOB	25.3%		
Relacion (Costo directo + indirecto) / FOB	34.8%		
Relacion Costo total / FOB	38.2%		

**Exportación de soja
fluviomarítima**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / ton	%	US\$ / ton	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Silo/ C.Acop	0.00		0.07	
Lucro cesante camion	0.00		0.67	
Flete desde Finca a Silo/C.Acop	0.00		0.00	
Flete desde Silo/C. Acopio a planta	0.00		0.00	
Descarga camion en planta	0.00		0.00	
Carga camion en planta	0.00		0.00	
Control de Calidad	0.00		0.00	
Mermas en el transporte	1.90		0.00	
Sobrecostos Pre-embarque	1.90	72%	0.74	28%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Puerto	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Puerto				
Demora en acceso a puerto local	0.26		0.00	
Lucro cesante camion	2.44		0.00	
Servicio portuario local	0.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	2.71	100%	0.00	0%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.000	
Gastos varios	0.00		0.057	
Inspeccion Aduanera	0.00		0.035	
Apertura de registro	0.00		0.030	
Reserva de Carga	0.00		0.004	
Demoras por tramitacion M.M	0.00		1.140	
Precinto Aduanero	0.00		0.000	
Certificado de Origen	0.00		0.017	
Inspeccion SENAVE	0.00		0.000	
Tasa Deposito Franco Paraguay	0.00		0.200	
Fotocopias docs	0.00		0.007	
Honorario despachante	0.00		0.000	
Sobrecostos Aduana	0.00	0%	1.49	100%
Transporte por Agua				
Costo flete fluvial	0.00		0.00	
Sobrecosto flete por falta de calado	0.00		2.57	
Sobrecosto por demora en viaje	0.00		1.14	
Flete Maritimo	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Servicio Portuario en transbordo	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	3.71	100%
Cobranza				
Gasto por cobranza	0.00		0.00	
Demora en liquidación	0.57		0.00	
Sobrecostos Cobranza	0.57	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	5.18	47%	5.94	53%

**Exportación de soja
fluviomarítima**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

	US\$ / ton	%
Costo Actual Proceso de Exportacion	\$ 72.50	118.11%
Sobrecostos Proceso de Exportacion	\$ 11.11	18.11%
Costo posible sin extracostos	\$ 61.39	100.00%

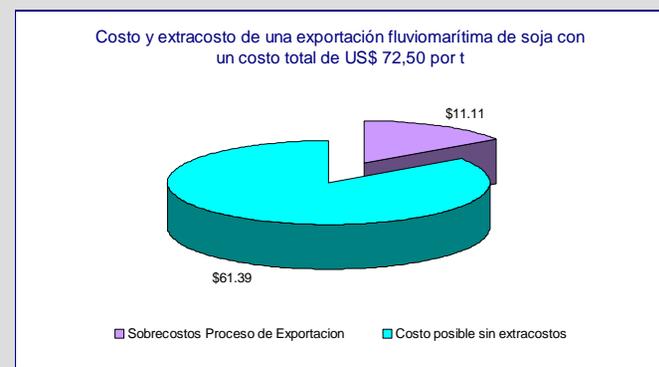
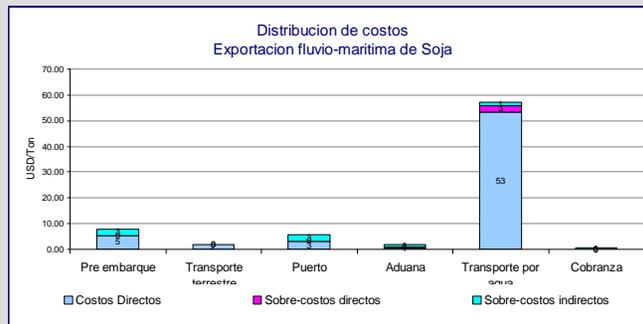
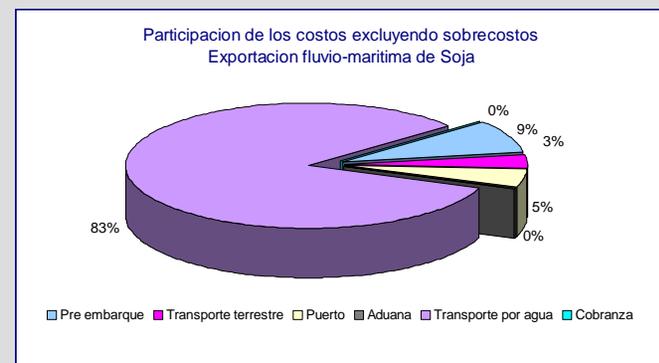
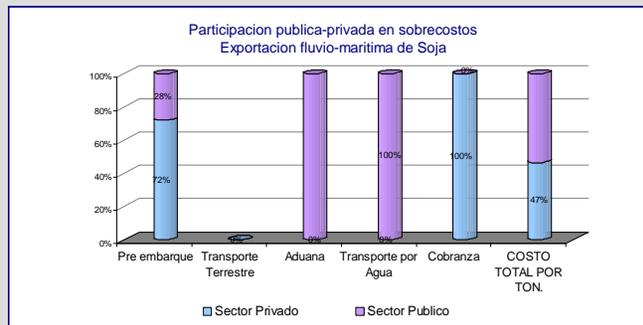
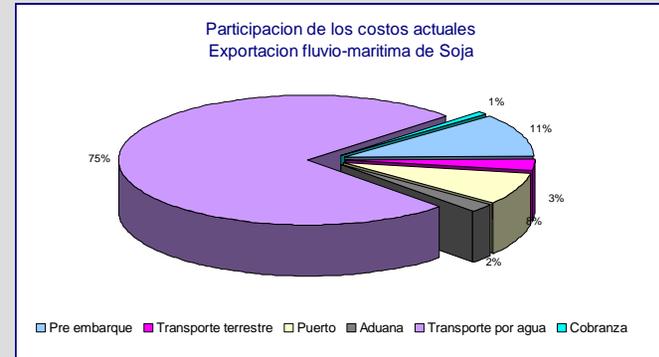
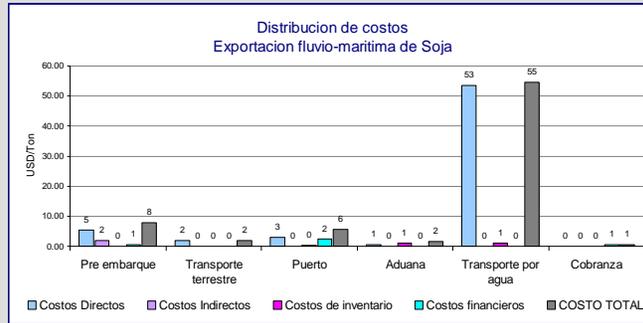
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 **2,526,762** toneladas

	COSTO TOTAL	SOBRE COSTO	VALOR SIN SOBRE COSTO
Pre-embarque	19,987,038	6,665,388	13,321,651
Transporte Terrestre	5,090,958	0	5,090,958
Puerto	14,416,932	6,836,646	7,580,286
Aduana	4,264,640	3,762,770	501,870
Transporte por Agua	137,935,938	9,377,897	128,558,041
Cobranza	1,492,895	1,440,254	52,641
Total	183,188,400	28,082,954	155,105,446

Exportación de soja fluvio-marítima

GRAFICOS



Exportación de soja por vía terrestre a Brasil

PROCESO DE EXPORTACION

Información General			Suposiciones		
Producto	Soja		0.03%	tasa de interes diaria	
Corredor	Terrestre Ciudad del Este - Cascavel (Brasil)		0.30%	valor FOB de la carga/día de demora	
Valor FCA de la carga	5,320	US\$ por camion	5,740	G\$/ US\$	
Valor CIP de la carga	6,103	US\$ por camion			
Valor FCA de la carga	190	US\$ por t	24	horas / día	
Valor FCA de la carga	218	US\$ por t	0.7	US\$ / km	
Volumen	28	ton / camion	6	US\$ / hora por lucro cesante	
	28,000	kilos / ton			
	190	us\$ / ton			
Camiones x despacho	1				

Proceso de Exportacion (por camion)

Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	Demoras desde finca a Silo/ C.Ac	0.00	0.00	3	0.07	0.00	Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion y	0.00	0.00	3	0.00	0.64	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Finca a Silo/C.Acop	2.43	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 50 km ida, se considera ida y v
	Flete desde Silo a Planta	2.43	0.00	0	0.00	0.00	Distancia promedio: 50 km ida, se considera ida y v
	Descarga camion en planta	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 2
	Cronrol de Calidad Brasil	0.46	0.00	0	0.00	0.00	Control que exige el mercado brasilero
	Control de Calidad Paraguay	0.10	0.00	0	0.00	0.00	Control de calidad que exigen clientes
	Carga camion en Planta	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 2
	Mermas en el transporte	0.00	0.38	0	0.00	0.00	0.2% por camion en todo el proceso de pre embarq
Transporte terrestre	Flete desde Centro de Acopio a	27.00	0.00	0	0.00	0.00	IN CAPECO SALE US\$27 POR TON, 760US\$ por c
	Cruce de Frontera (varios Brasil)	2.21	0.00	0	0.00	0.00	Valor promedio estimado por tonelada
	Demora paso de frontera	0.00	0.00	24	0.57	0.00	Valor estimado
	Comision Transportadora Seguro	2.00	0.00	0	0.00	0.00	Tramitacion por uso de parque automotor brasilero 0,5% valor FOB
Aduana	Canon informático	0.89	0.00	0	0.00	0.00	Costo Unitario por despacho
	Gastos varios	0.29	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado
	Inspeccion Aduanera	1.56	0.00	0	0.00	0.00	En promedio 250000gs por vista aduanera
	Apertura de Registro	1.00	0.00	0	0.00	0.00	Valor estimado por embarque
	Estacionamiento (estadia de	0.73	0.00	0	0.00	0.00	Costo por camion por 12 horas en Argetnina y 12 e
	Precinto Aduanero	0.01	0.00	0	0.00	0.00	Se estima 2 precintos por camion de US\$0,20 c/u.
	Certificado de Origen	0.36	0.00	0	0.00	0.00	Por barcaza
	Inspección MAG	0.10	0.00	0	0.00	0.00	Viático oficial MAG
	Tasa portuaria	0.20	0.00	0	0.00	0.00	Tasa de ANNP
	Fotocopias docs	0.29	0.00	0	0.00	0.00	
	Honorario despachante	0.37	0.00	0	0.00	0.00	valor Promedio
Otros (permisos brasileros)	0.56	0.00	0	0.00	0.00		
Cobranza	Gasto por cobranza	5.64	0.00	0	0.00	0.00	
	Demora en liquidación	0.00	0.00	240	0.00	0.57	
		51.57	0.38	270	0.64	1.21	

**Exportación de soja por
vía terrestre a Brasil**

**ANALISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por camion		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Sobre-costos directos	Sobre-costos indirectos	SOBRECOSTO TOTAL	%
	US\$ / camion	US\$ / camion	horas	US\$ / camion	US\$ / camion	US\$ / camion	%	US\$ / camion	US\$ / camion	US\$ / cont.	
Pre embarque	207.68	10.64	6	2.00	18.00	238.32	14.4%	0.00	30.64	30.64	8%
Transporte terrestre	900.60	0.00	48	15.96	144.00	1060.56	64.3%	62.00	159.96	221.96	57%
Aduana	177.80	0.00	0	0.00	0.00	177.80	10.8%	123.60	0.00	123.60	32%
Cobranza	158.02	0.00	240	0.00	15.96	173.98	10.5%	0.00	15.96	15.96	4%
	1,444.10	10.64	294	17.96	177.96	1,650.65	100%	185.60	206.56	392.15	100%

por tonelada		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						SOBRECOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Sobre-costos directos	Sobre-costos indirectos	SOBRECOSTO TOTAL	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	7.42	0.38	6	0.07	0.64	8.51	14.4%	0.00	1.09	1.09	8%
Transporte terrestre	32.16	0.00	48	0.57	5.14	37.88	64.3%	2.21	5.71	7.93	57%
Aduana	6.35	0.00	0	0.00	0.00	6.35	10.8%	4.41	0.00	4.41	32%
Cobranza	5.64	0.00	240	0.00	0.57	6.21	10.5%	0.00	0.57	0.57	4%
	51.57	0.38	294	0.64	6.36	58.95	100%	6.63	7.38	14.01	100%

Precio FCA por camion	5,320	US\$ por camion	Precio FCA por tonelada	190.00
Precio CIP por camion	6,103	US\$ por camion	Precio CIP por tonelada	217.95

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FCA	4.5%	3.9%	0.6%
Relacion Trans.Terrestre / FCA	19.9%	15.8%	4.2%
Relacion Aduana / FCA	3.3%	1.0%	2.3%
Relacion Cobranza / FCA	3.3%	3.0%	0.3%
Relacion (Valor FCA - Costo Total) / FCA	69.0%	76.3%	-7.4%
Relacion Extracostos / FCA	7.4%		
Relacion Trans.Terrestre / FCA	19.9%	0.0%	19.9%
Relacion Costo Directo Total / FCA	27.1%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FCA	31.0%		

**Exportación de soja por
vía terrestre a Brasil**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Analisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / tonelada	%	US\$ /tonelada	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Silo/ C.Acop	0.00		0.07	
Lucro cesante camion y camionero	0.00		0.64	
Flete desde Finca a Silo/C.Acop	0.00		0.00	
Flete desde Silo a Planta	0.00		0.00	
Descarga camion en planta	0.00		0.00	
Control de Calidad Brasil	0.00		0.00	
Control de Calidad Paraguay	0.00		0.00	
Carga camion en Planta	0.00		0.00	
Mermas en el transporte	0.38		0.00	
Sobrecostos Pre-embarque	0.38	35%	0.71	65%
Transporte Terrestre				
Flete desde Centro de Acopio a Cascavel	0.00		0.00	
Cruce de Frontera (varios Brasil)	0.00		2.21	
Demora paso de frontera Paraguay-Brasil	0.00		0.57	
Lucro cesante demora frontera	0.00		5.14	
Comision Transportadora	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	0%	7.93	100%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.00	
Gastos varios	0.00		0.29	
Inspeccion Aduanera	0.00		1.56	
Apertura de Registro	0.00		1.00	
Estacionamiento (estadia de camiones)	0.00		0.73	
Precinto Aduanero	0.00		0.00	
Certificado de Origen	0.00		0.36	
Inspección MAG	0.00		0.00	
Tasa portuaria	0.00		0.20	
Fotocopias docs	0.00		0.29	
Honorario despachante	0.00		0.00	
Otros (permisos brasileiros)	0.00		0.00	
Sobrecostos Aduana	0.00	0%	4.41	100%
Cobranza				
Gasto por cobranza	0.00		0.00	
Demora en liquidación	0.57		0.00	
Sobrecostos Aduana	0.57	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	0.95	7%	13.06	93%

**Exportación de soja por
vía terrestre a Brasil**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual Proceso de Exportacion \$ 58.95

Sobrecosto Proceso de Exportacion \$ 14.01

Costo sin Sobrecostos \$ 44.95

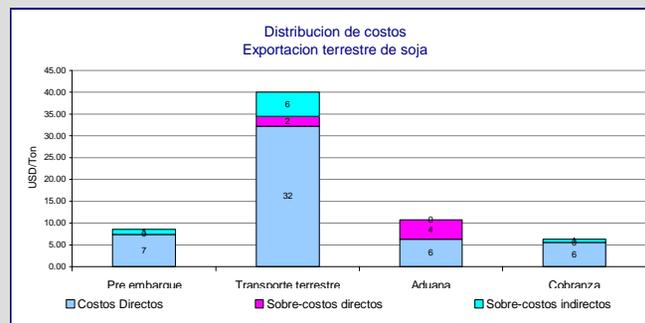
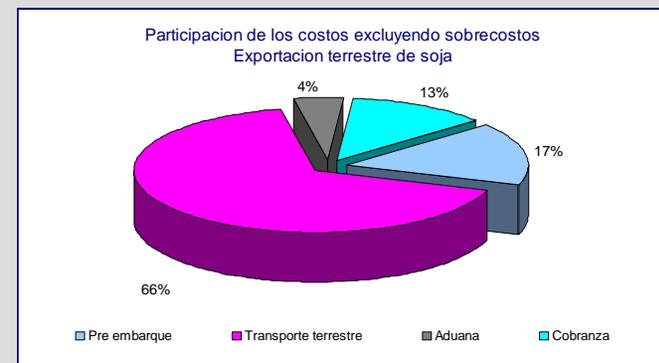
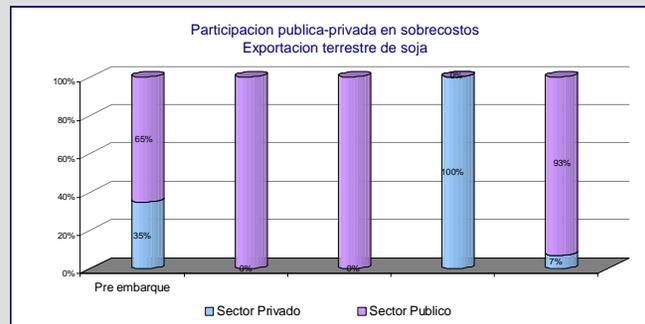
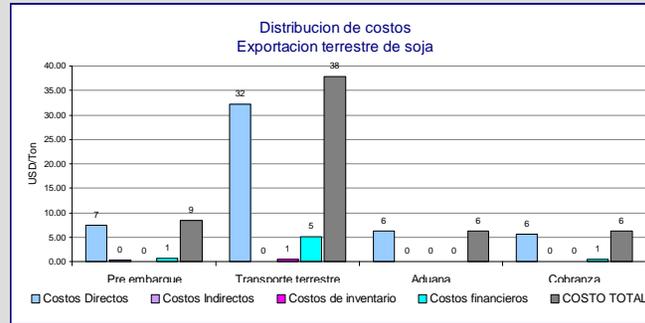
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 **334,746** toneladas

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	\$ 2,849,106.89	\$ 366,247.99	\$ 2,482,858.90
Transporte Terrestre	\$ 12,679,222.06	\$ 2,653,579.36	\$ 10,025,642.70
Aduana	\$ 2,125,629.59	\$ 1,477,610.98	\$ 648,018.61
Cobranza	\$ 2,079,968.18	\$ 190,805.22	\$ 1,889,162.96
Total	\$ 19,733,926.73	\$ 4,688,243.55	\$ 15,045,683.18

Exportación de soja por vía terrestre a Brasil

GRAFICOS



Exportación de carne congelada fluviomarítima

PROCESO DE EXPORTACION

Información General		Suposiciones	
Producto	Carne Congelada	0.03%	Tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio-maritimo Buenos Aires /Montevideo-San Petersburgo (Rusia)	0.50%	valor FOB de la carga / dia de demora
Valor FOB de la carga	65,000 US\$/ Contenedor de 40'	5,740	US\$/ US\$
Valor CIF de la carga	70,828 US\$/ Contenedor de 40'	24	horas / dia
Volumen	28 toneladas / contenedor 40'	0.7	US\$ / km
		6	US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	Demoras desde planta a Planta Exportador	0.00		48	650.00		Demora por deficiencia vial y por falta de oferta
	Lucro cesante camion	0.00		48		288.00	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Finca a Planta	544.00		0			Distancia promedio: 400 km ida, se considera ida y
	Demora en obtención contenedor	0.00		24	325.00		Demora promedio de 1 dia
	Traslado del cont. vacío a Planta	50.00		0			Costo unitario de flete del contenedor vacío a la planta
	Emvasado/ cajas	390.26		0			80 Gs por kg
	Consolidación	30.00		0			Costo promedio por contenedor en planta
	Costo SENACSA	32.00		0			Por contenedor
	Certificado sanitario Ruso	577.00		0			US\$ 20 x t mas US\$ 17 courier
	Demora certificado Ruso	0.00		96	1,300.00		Se emite en Bs As
	Demora en retiro de contenedor	0.00		3	40.63		Demora 3 hs entrega contenedor
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	50.00		0			Distancia promedio: 15 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00		3	40.63		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion y camionero	0.00		3		18.00	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	500.65		0			0,39 del valor de la mercadería
	Camionaje	9.00		0			Costo unitario promedio
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	23.00		0			Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	23.00		0			Valor por servicio
	Apertura de registro	28.00		0			Valor estimado por embarque
	Reserva carga	5.00		0			Dirección de Marina Mercante
	Cámara de carne	20.00		0			Contribución voluntaria
	Precinto aduanero	0.41		0			Costo precinto
	Certificado de Origen	10.00		0			Por contenedor
	Inspección MAG	3.48		0			Viático oficial MAG
	Fotocopias docs	8.00		0			Valor estimado por embarque
	Honorario despachante	805.20		0			
Transporte por agua	Flete Fluvial	900.00		0			Valor estimado por contenedor
	Demora en tramo fluvial por falta			24	325.00		1 dia de demora por falta de dragado
	Flete Maritimo	4,700.00		0			Costo promedio por contenedor marzo 2006
	Emisión B/L	44.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	16.50		0			Valor estimado por embarque
	Seguro	227.50		0			0,35 % valor FOB
	Estiba	150.00		0			Costo unitario promedio
Cobranza	Gasto por cobranza	1,560.50		0			Costo transferencia
	Demora en liquidación			720		468.00	Demora promedio de 30 dias
		10,732.50	0.00	969	2,681.25	774.00	

Exportación de carne congelada fluviomarítima

ANÁLISIS DE LAS CATEGORÍAS DE COSTOS

por contenedor	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	1623.26	0.00	219	2315.63	288.00	4226.88	29.8%	0.00	2603.63	2,603.63	59%	
Transporte terrestre	50.00	0.00	0	0.00	0.00	50.00	0.4%	0.00	0.00	0.00	0%	
Puerto	509.65	0.00	6	40.63	18.00	568.27	4.0%	0.00	58.63	58.63	1%	
Aduana	951.09	0.00	0	0.00	0.00	951.09	6.7%	782.20	0.00	782.20	18%	
Transporte por agua	6038.00	0.00	24	325.00	0.00	6363.00	44.8%	200.00	325.00	525.00	12%	
Cobranza	1560.50	0.00	720	0.00	468.00	2028.50	14.3%	0.00	468.00	468.00	11%	
	10,732.50	0.00	969	2,681.25	774.00	14,187.75	100%	982.20	3,455.25	4,437.45	100.00%	

por tonelada	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS				
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
		US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	57.97	0.00	219	82.70	10.29	150.96	29.8%	0.00	92.99	92.99	59%	
Transporte terrestre	1.79	0.00	0	0.00	0.00	1.79	0.4%	0.00	0.00	0.00	0%	
Puerto	18.20	0.00	6	1.45	0.64	20.30	4.0%	0.00	2.09	2.09	1%	
Aduana	33.97	0.00	0	0.00	0.00	33.97	6.7%	27.94	0.00	27.94	18%	
Transporte por agua	215.64	0.00	24	11.61	0.00	227.25	44.8%	7.14	11.61	18.75	12%	
Cobranza	55.73	0.00	720	0.00	16.71	72.45	14.3%	0.00	16.71	16.71	11%	
	383.30	0.00	969	95.76	27.64	506.71	100%	35.08	123.40	158.48	100%	

Precio FOB por contenedor de 40 pies 65,000 US\$ por contenedor de 40 pies
 Precio CIF por contenedor de 40 pies 70,828 US\$ por contenedor de 40 pies

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	6.5%	2.5%	4.0%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	0.1%	0.1%	0.0%
Relacion Puerto / FOB	0.9%	0.8%	0.1%
Relacion Aduana / FOB	1.5%	0.3%	1.2%
Relacion Trans. Agua / FOB	9.8%	9.0%	0.8%
Relacion Cobranza / FOB	3.1%	2.4%	0.7%
Relacion (Valor FOB - Costo Total) / FOB	78.2%	85.0%	-6.8%
Relacion Extracostos / FOB	6.8%		
Relacion Trans. Agua / FOB	9.8%	9.0%	0.8%
Relacion Costo DirectoTotal / FOB	16.5%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FOB	21.8%		

Exportación de carne congelada fluviomarítima

ANÁLISIS DE LOS EXTRA COSTOS

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Planta Exportador	325.00		325.00	
Lucro cesante camion	144.00		144.00	
Flete desde Finca a Planta	0.00		0.00	
Demora en obtención contenedor	162.50		162.50	
Traslado del cont. vacío a Planta	0.00		0.00	
Envasado/ cajas	0.00		0.00	
Consolidación	0.00		0.00	
Costo SENACSA	0.00		0.00	
Certificado sanitario Ruso	0.00		0.00	
Demora certificado Ruso	0.00		1,300.00	
Demora en retiro de contenedor	40.63		0.00	
Sobrecostos Pre-embarque	672.13	26%	1,931.50	74%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Puerto	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Puerto				
Demora en acceso a puerto	40.63		0.00	
Lucro cesante camion y camionero	18.00		0.00	
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Camionaje	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	58.63	100%	0.00	0%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.000	
Gastos varios	0.00		23.000	
Inspección aduanera en planta	0.00		23.000	
Apertura de registro	0.00		28.000	
Reserva carga	0.00		5.000	
Cámara de carne	0.00		0.000	
Precinto aduanero	0.00		0.000	
Certificado de Origen	0.00		10.000	
Inspección MAG	0.00		0.000	
Fotocopias docs	0.00		8.000	
Honorario despachante	685.20		0.000	
Sobrecostos Aduana	685.20	88%	97.00	12%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0.00		200.00	
Demora en flete fluvial por falta dragado	0.00		325.00	
Flete Marítimo	0.00		0.00	
Emisión B/L	0.00		0.00	
Logistic fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Estiba	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	525.00	100%
Cobranza				
Gasto por cobranza	0.00		0.00	
Demora en liquidación	468.00		0.00	
Sobrecostos Aduana	468.00	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	1883.9	42%	2553.5	58%

Exportación de carne congelada fluvio-marítima

AHORRO POTENCIAL Y ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual Proceso de Exportacion	\$ 14,187.75
Sobrecosto Proceso de Exportacion	\$ 4,437.45
Costo sin Sobrecostos	\$ 9,750.30

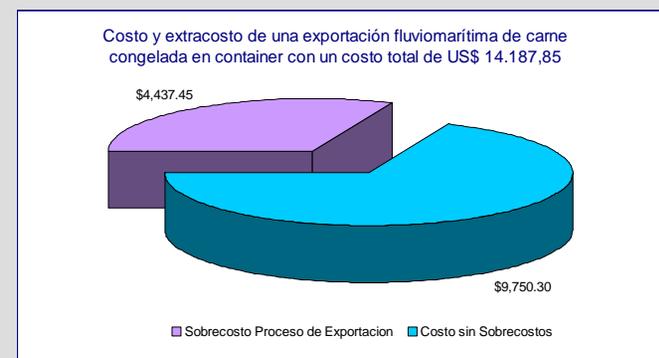
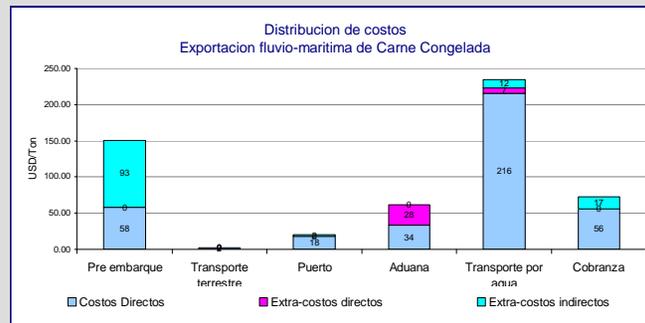
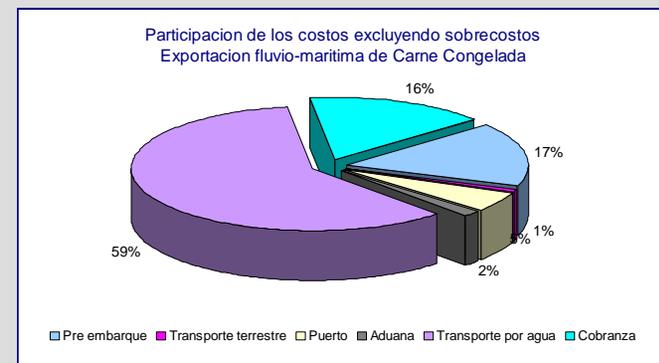
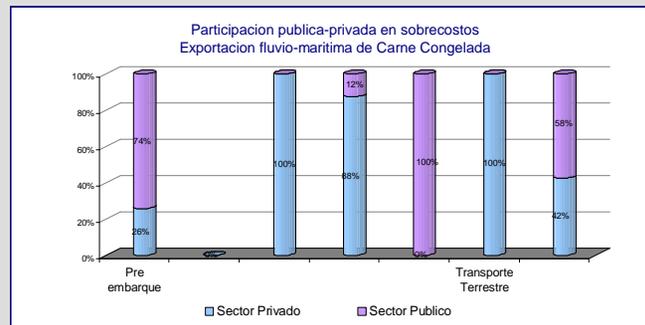
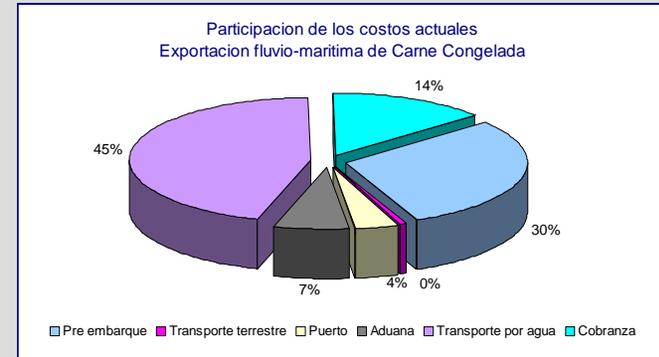
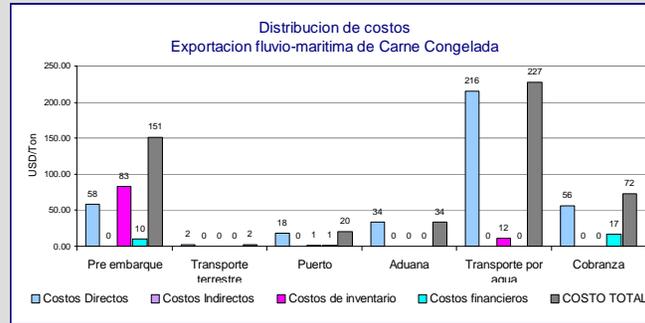
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

Proceso	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	13,889,234	8,555,326	5,333,908
Transporte Terrestre	164,296	0	164,296
Puerto	1,867,310	192,638	1,674,672
Aduana	3,125,226	2,570,250	554,975
Transporte por Agua	20,908,364	1,725,113	19,183,251
Cobranza	6,665,506	1,537,815	5,127,692
Total	46,619,936	14,581,141	32,038,795

Exportación de carne congelada fluviomarítima

GRAFICOS



**Exportación de carne
enfriada vía terrestre**

**PROCESO DE
EXPORTACION**

Información General		Suposiciones	
Producto	Carne Enfriada	0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Terrestre Asunción-Santiago de Chile (Chile)	0.50%	valor FOB de la carga / día de demora
Valor FCA de la carga	65,000	5,740	GS / US\$
Valor CIP de la carga	68,620		
Valor FCA de la carga	2,708		
Valor CIP de la carga	2,859		
Volumen	24	24	horas / día
		0.7	US\$ / km
		6	US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / camion	US\$ / camion	horas	US\$ / camion	US\$ / camion	
							Came enfriada que se exporta en camiones reefer via terrestre, con destino final a Santiago, Chile.
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta	544.00		24.00	325.00		Demora por deficiencia vial
	Flete desde Finca a Planta						Distancia promedio: 400 km ida, se considera ida y vuelta
	Demora en obtención del camión			24.00	325.00		Demora promedio de 1 día
	Envasado/ cajas	418.13					Costo promedio por camion en planta
	Consolidación	30.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
	Costo SENACSA	28.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
	Certificado sanitario chileno	75.00		0.00			
Transporte terrestre	Flete Planta-Santiago de Chile Seguro	3,400.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
		220.00		0.00			Costo estimado por camion refrigerado
Aduana	Canon informático	25.00					Costo Unitario por Embarque
	Gastos Varios	23.00					Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	29.00					US\$ 29 por servicio
	Apertura de registro	28.00		0.00			Valor estimado por embarque
	Cámara de carne	20.00		0.00			Contribución voluntaria
	Cruces de Frontera	50.00		0.00			Sobrecostos en cruce de frontera
	Demora paso frontera Paraguay-Lucro cesante por demora	0.00		96.00	1,300.00		Demora promedio de 4 dias
	Demora paso frontera Argentina-	1.00		12.00	162.50	576.00	Demora promedio de 4 dias
	Tasa portuaria en frontera terrestre	4.01		0.00			Demora promedio de 12 hs
	Precinto aduanero	0.41		0.00			Tasa de ANNP por camión equivalente a G 960 x t
	Certificado origen	10.45		0.00			Costo precinto
	Ley 808 cuenta 080	20.15		0.00			Según resolución 84 del MIC
	Fotocopias docs	8.00		0.00			Gasto aduanero
	Estadia camiones	1.53		0.00			Valor estimado por embarque
	Honorario despachante	300.00		0.00			Por cada transporte
Cobranza	Gasto por cobranza	1,560.50		0.00			Costo transferencia
	Demora en liquidación	0.00		720.00		468.00	Demora promedio de 30 dias.
		6,796.19	0.00	972	2,112.50	1,044.00	

**Exportación de carne
enfriada vía terrestre**

**ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por camión		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / camión	US\$ / camión	horas	US\$ / camión	US\$ / camión	US\$ / camión	%	US\$ / camión	US\$ / camión	US\$ / camión	%
Pre embarque	1095.13	0.00	48	650.00	0.00	1745.13	17.5%	0.00	650.00	650.00	18.5%
Transporte terrestre	3620.00	0.00	0	0.00	0.00	3620.00	36.4%	0.00	0.00	0.00	0.0%
Aduana	520.56	0.00	204	1462.50	576.00	2559.06	25.7%	352.47	2,038.50	2,390.97	68.1%
Cobranza	1560.50	0.00	720	0.00	468.00	2028.50	20.4%	0.00	468.00	468.00	13.3%
	6,796.19	0.00	972	2,112.50	1,044.00	9,952.69	100%	352.47	3,156.50	3,508.97	100%

por tonelada		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%
Pre embarque	45.63	0.00	48	27.08	0.00	72.71	17.5%	0.00	27.08	27.08	18.5%
Transporte terrestre	150.83	0.00	0	0.00	0.00	150.83	36.4%	0.00	0.00	0.00	0.0%
Aduana	21.69	0.00	204	60.94	24.00	106.63	25.7%	14.69	84.94	99.62	68.1%
Cobranza	65.02	0.00	720	0.00	19.50	84.52	20.4%	0.00	19.50	19.50	13.3%
	283.17	0.00	972	88.02	43.50	414.70	100%	14.69	131.52	146.21	100%

Precio FOB por contenedor de 40 pies 65,000 US\$ por contenedor de 40 pies
 Precio CIF por contenedor de 40 pies 68,620 US\$ por contenedor de 40 pies

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	2.7%	1.7%	1.0%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	5.6%	5.6%	0.0%
Relacion Aduana / FOB	3.9%	0.3%	3.7%
Relacion Cobranza / FOB	3.1%	2.4%	0.7%
Relacion (Valor FOB - Costo Total) / FOB	84.7%	90.1%	-5.4%
Relacion Extracostos / FOB	5.4%		
Relacion Costo DirectoTotal / FOB	10.5%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FOB	15.3%		

**Exportación de carne
enfriada vía terrestre**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Analisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / camion	%	US\$ / camion	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Planta Exportador	0.00		325.00	
Flete desde Finca a Planta	0.00		0.00	
Demora en obtención del camión	325.00		0.00	
Envasado/ cajas	0.00		0.00	
Consolidación	0.00		0.00	
Costo SENACSA	0.00		0.00	
Certificado sanitario chileno	0.00		0.00	
Sobrecostos Pre-embarque	325.00	50%	325.00	50%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Santiago de Chile	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Aduana				
Canon informático	0.00		0.00	
Gastos Varios	0.00		23.00	
Inspección aduanera en planta	0.00		29.00	
Apertura de registro	0.00		28.00	
Cámara de carne	0.00		0.00	
Cruces de Frontera	0.00		50.00	
Demora paso frontera Paraguay-Arg	0.00		1,300.00	
Lucro cesante por demora	0.00		576.00	
Demora paso frontera Argentina-Chile	0.00		162.50	
Tasa portuaria en frontera terrestre	0.00		4.01	
Precinto aduanero	0.00		0.00	
Certificado origen	0.00		10.45	
Ley 808 cuenta 080	0.00		0.00	
Fotocopias docs	0.00		8.00	
Estadía camiones	0.00		0.00	
Honorario despachante	200.00		0.00	
Sobrecostos Aduana	200.00	8%	2,190.97	92%
Cobranza				
Gasto por cobranza	0.00		0.00	
Demora en liquidación	468.00		0.00	
Sobrecostos Aduana	468.00	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	993.0	28%	2516.0	72%

**Exportación de carne
enfriada vía terrestre**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual Proceso de Exportacion	\$ 9,952.69
Sobrecosto Proceso de Exportacion	\$ 3,508.97
<hr/>	
Costo sin Sobrecostos	\$ 6,443.72

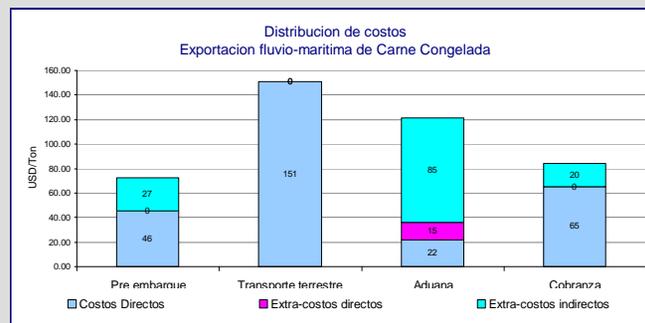
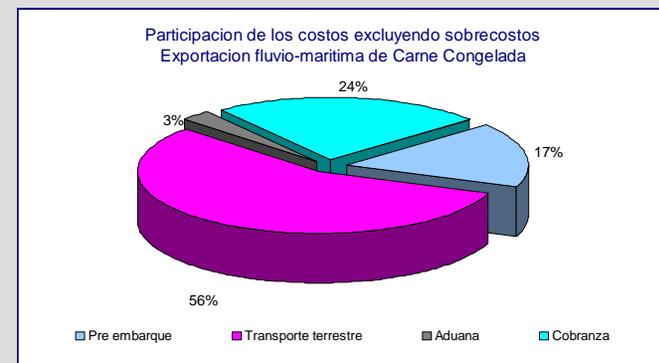
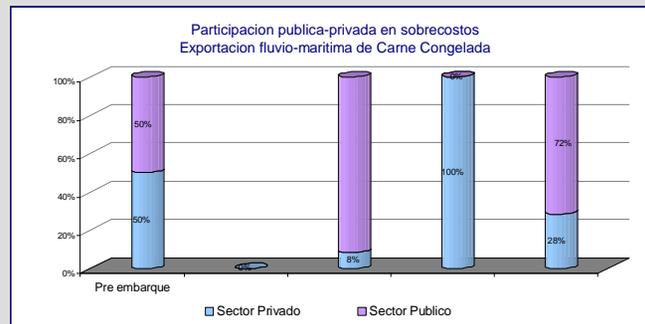
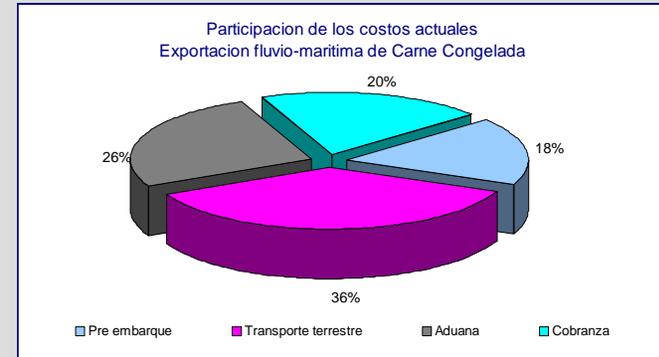
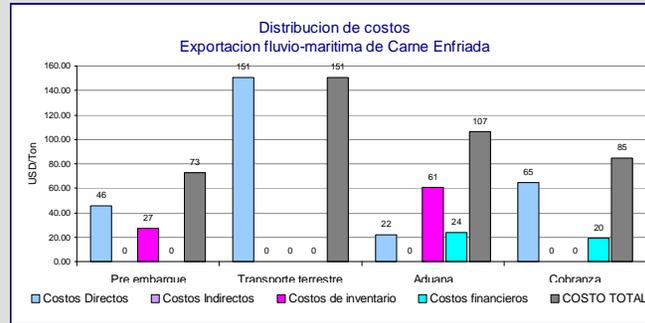
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

Proceso	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR SIN EXTRA COSTO US\$
Pre-embarque	1,485,254	553,204	932,049
Transporte Terrestre	3,080,922	0	3,080,922
Aduana	2,177,970	2,034,913	143,058
Cobranza	1,726,423	398,307	1,328,116
Total	8,470,568	2,986,424	5,484,144

Exportación de carne enfiada vía terrestre

GRAFICOS



**Exportación de madera
fluviomarítima**

**PROCESO DE
EXPORTACION**

Información General		Suposiciones	
Producto	Molduras de madera	0.03%	Tasa de interes diaria
Corredor	Fluviomaritimo Buenos Aires /Montevideo - Miami (USA)	0.50%	Valor FOB de la carga / dia de demora
Valor FOB de la carga	25.000 US\$/ Contenedor de 20'	5,740	US\$ / US\$
Valor CIF de la carga	28.088 US\$/ Contenedor de 20'	24	horas / dia
Volumen	22 ton / contenedor de 20'	0.7	US\$ / km
	1,900 Kg / pallet	6	US\$ / hora por lucro cesante
	30 m3		
	10 pallets		
	3.00 m3 / pallets		

Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta			96	500.00		Demora de 4 dias en pasos de frontera
	Lucro cesante camion y camionero	0.00		96		576.00	Costo por tener el camion parado
	Flete desde Finca a Planta	312.80					Distancia promedio: 230 km
	Gastos propinas	62.00		0			Son 50 en frontera y 12 en Argentina
	Descarga camion en planta	22.00		0			Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 22 ton
	Demora entrega de contenedores	0.00		3	15.63		Demora promedio de 3 hs
	Traslado del contenedor vacio a	75.00		0			Costo unitario de flete del contenedor vacio a la planta
	Palletizacion	150.00					US\$ 10 por pallet
	Consolidación	30.00		0			Costo promedio por contenedor en planta
	Fumigación pallet	120.00		0			US\$ 12 por pallet
	Demora por fumigación	0.00		24	125.00		Demora promedio de 1 dia
Demora en obtención certificado	0.00		72	375.00		Ocasionada por entidad certificante	
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	75.00		0			Distancia promedio: 15 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00		3	15.63		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion	0.00		3		18.00	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	50.00		0			0,2% del valor de la mercadería
	Camionaje	7.00		0			Costo unitario promedio
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	23.00		0			Valor estimado
	Inspección aduanera en planta	10.00		0			valor por servicio
	Apertura registro	28.00		0			Valor estimado por embarque
	Reserva de Carga	5.40		0			Costo Unitario por Embarque
	Precinto Aduanero	0.41		0			Costo precinto
	Certificado origen	10.00		0			Por contenedor
	Fotocopias docs	8.00		0			Valor estimado por embarque
Honorario despachante	213.50		0				
Transporte por agua	Flete Fluvial	400.00		0			Valor estimado
	Demora por falta dragado			24	125.00		Se estima pérdida de un dia
	Flete Marítimo	2,600.00		0			Costo promedio por contenedor
	Emisión B/L	44.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	16.50		0			Valor estimado por embarque
	Seguro	87.50		0			0,35 % valor FOB
Estibab - THC	120.00		0			Costo unitario promedio	
Cobranza	Comisión Banco por pago	620.50		0			Son 2,35% mas US\$ 33
	Demora en liquidación Guía	0.00		168		52.50	Demora promedio de 15 dias
		5,115.61	0.00	489	1,156.25	646.50	

**Exportación de madera
fluviomarítima**

**ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	771.80	0.00	291	1015.63	576.00	2363.43	34.2%	62.00	2129.63	2191.63	81.8%
Transporte terrestre	75.00	0.00	0	0.00	0.00	75.00	1.1%	0.00	0.00	0.00	0.0%
Puerto	57.00	0.00	6	15.63	18.00	90.63	1.3%	0.00	33.63	33.63	1.3%
Aduana	323.31	0.00	0	0.00	0.00	323.31	4.7%	177.90	0.00	177.90	6.6%
Transporte por agua	3268.00	0.00	24	125.00	0.00	3393.00	49.0%	100.00	125.00	225.00	8.4%
Cobranza	620.50	0.00	168	0.00	52.50	673.00	9.7%	0.00	52.50	52.50	2.0%
Total	5,115.61	0.00	489	1,156.25	646.50	6,918.36	100%	339.90	2,340.75	2,680.65	100%

Proceso	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	35.08	0.00	291	46.16	26.18	107.43	34.2%	2.82	96.80	99.62	81.8%
Transporte terrestre	3.41	0.00	0	0.00	0.00	3.41	1.1%	0.00	0.00	0.00	0.0%
Puerto	2.59	0.00	6	0.71	0.82	4.12	1.3%	0.00	1.53	1.53	1.3%
Aduana	14.70	0.00	0	0.00	0.00	14.70	4.7%	8.09	0.00	8.09	6.6%
Transporte por agua	148.55	0.00	24	5.68	0.00	154.23	49.0%	4.55	5.68	10.23	8.4%
Cobranza	28.20	0.00	168	0.00	2.39	30.59	9.7%	0.00	2.39	2.39	2.0%
Total	232.53	0.00	489	52.56	29.39	314.47	100%	15.45	106.40	121.85	100.0%

Precio FOB por contenedor de 40 pies 25,000 US\$ por contenedor de 40 pies
 Precio CIF por contenedor de 40 pies 28,088 US\$ por contenedor de 40 pies

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	9.5%	0.7%	8.8%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	0.3%	0.3%	0.0%
Relacion Puerto / FOB	0.4%	0.2%	0.1%
Relacion Aduana / FOB	1.3%	0.6%	0.7%
Relacion Trans. Agua / FOB	13.6%	12.7%	0.9%
Relacion Cobranza / FOB	2.7%	2.5%	0.2%
Relacion (Valor FOB - Costo Total) / FOB	72.3%	83.0%	-10.7%
Relacion Extracostos / FOB	10.7%		
Relacion Trans. Agua / FOB	13.6%	12.7%	0.9%
Relacion Costo DirectoTotal / FOB	20.5%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FOB	27.7%		

**Exportación de madera
fluviomarítima**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Análisis de los Extracostos				
Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Planta	0.00		750.00	
Lucro cesante camion y camionero	0.00		864.00	
Flete desde Finca a Planta	0.00		0.00	
Gastos propinas	0.00		62.00	
Descarga camion en planta	0.00		0.00	
Demora entrega de contenedores	15.63		0.00	
Traslado del contenedor vacío a Planta	0.00		0.00	
Palletización	0.00		0.00	
Consolidación	0.00		0.00	
Fumigación pallet	0.00		0.00	
Demora por fumigación	125.00		0.00	
Demora en obtención certificado	0.00		375.00	
Sobrecostos Pre-embarque	140.63	6%	2,051.00	94%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Puerto	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Puerto				
Demora en acceso a puerto	15.63		0.00	
Lucro cesante camion	18.00		0.00	
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Camionaje	0.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	33.63	100%	0.00	0%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.000	
Gastos varios	0.00		23.000	
Inspección aduanera en planta	0.00		10.000	
Apertura registro	0.00		28.000	
Reserva de Carga	0.00		5.401	
Precinto Aduanero	0.00		0.000	
Certificado origen	0.00		10.000	
Fotocopias docs	0.00		8.000	
Honorario despachante	93.50		0.000	
Sobrecostos Aduana	93.50	53%	84.40	47%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0.00		100.00	
Demora por falta de dragado	0.00		125.00	
Flete Maritimo	0.00		0.00	
Emisión B/L	0.00		0.00	
Logistic fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Estibab - THC	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	225.00	100%
Cobranza				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Demora en liquidación Guía	0.00		0.00	
Sobrecostos Aduana	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
COSTO TOTAL POR TON.	267.8	10%	2360.4	90%

**Exportación de madera
fluviomarítima**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / cont

Costo Actual Proceso de Exportacion \$ 6,918.36

Sobrecosto Proceso de Exportacion \$ 2,680.65

Costo sin Sobrecostos \$ 4,237.71

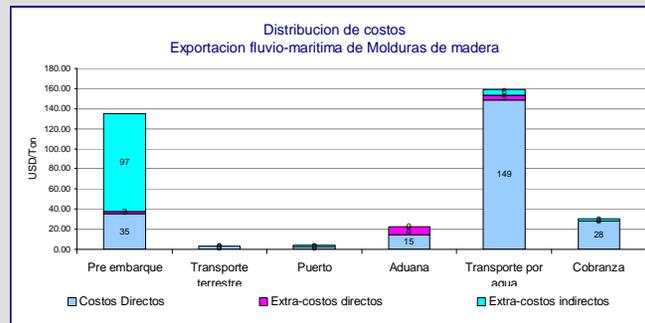
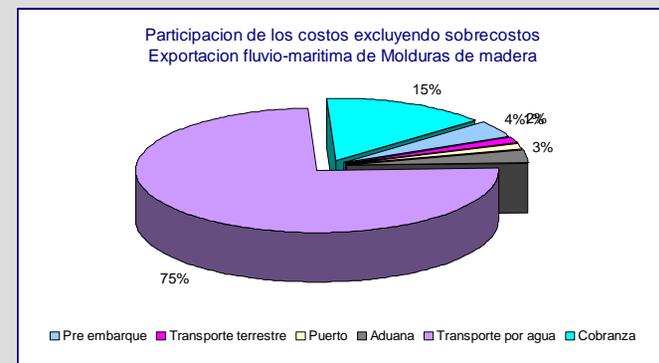
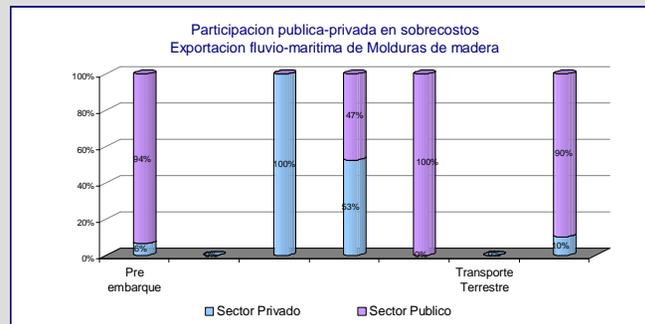
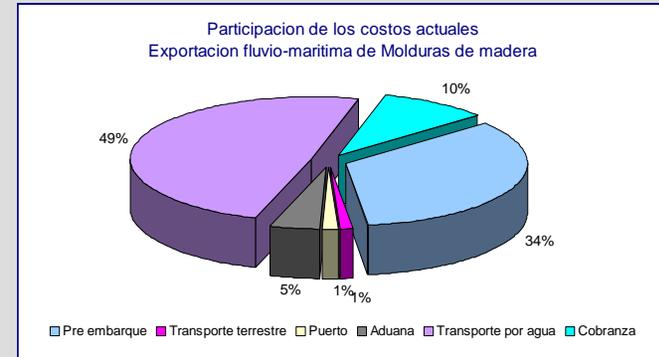
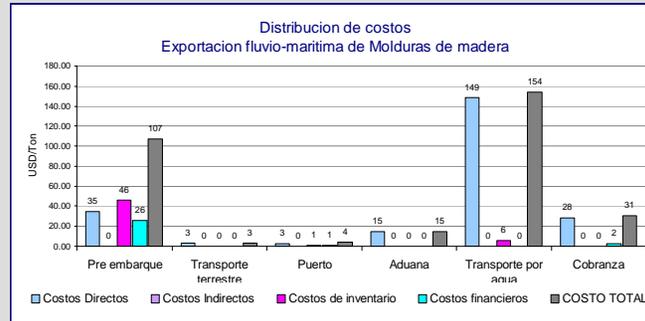
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	13,408,999	12,434,284	974,715
Transporte Terrestre	425,516	0	425,516
Puerto	514,165	190,773	323,392
Aduana	1,834,319	1,009,329	824,990
Transporte por Agua	19,250,340	1,276,548	17,973,792
Cobranza	3,818,296	297,861	3,520,435
Total	39,251,635	15,208,795	24,042,840

Exportación de madera fluvio-marítima

GRAFICOS



Exportación de sésamo fluviomarítima

PROCESO DE EXPORTACION

Información General		Suposiciones	
Producto	Semillas de Sésamo	0.03%	Tasa de interés diaria
Corredor	Fluviomarítimo Buenos Aires /Montevideo - Osaka (Japon)	0.30%	valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	26.000 US\$/ Contenedor de 40'	5.740	G\$/ US\$
Valor CIF de la carga	27.791 US\$/ Contenedor de 40'	24	horas / día
Volumen	26 toneladas / contenedor 40' 50 kg / bolsa 520 bolsas / contenedor 40'	0.7	US\$ / km
		6	US\$ / hora por lucro cesante

Proceso	Pasos a seguir para la exportación	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	acopio			72	234.00		Sésamo en grano que se exporta en containers via fluviomarítima, siendo transbordado en Buenos Aires o Montevideo y con destino a Osaka Japon Demora por deficiencia vial y fragmentación mercado Costo por tener el camion parado Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 26 Distancia promedio: 250 km ida, se considera ida y Demora por deficiencia vial Costo por tener el camion parado Distancia promedio: 300 km ida, se considera ida y Se considera US\$ 1/ ton cargada y un camion de 26 Se estima US\$0,40 el costo por bolsa Demora promedio de 24 hs Costo unitario de flete del contenedor vacio a la planta Costo promedio por contenedor en planta Costo certificado Ocasionada por entidad certificante 0,5% por hurto
	Lucro cesante camion	26.00		72		432.00	
	Carga camion en finca	340.00					
	Flete desde Finca a C. de acopio						
	Demora desde C. Acopio a Planta			24	78.00		
	Lucro cesante camion			24		144.00	
	Flete desde Centro Acopio a	408.00					
	Descarga camion en planta	26.00					
	Bolsas	208.00					
	Demora en obtención contenedor			24	78.00		
	Traslado del cont. vacio a Planta	60.00					
	Consolidación	42.00					
	Inspección sanitaria	16.50					
Demora en obtención certificado			24	78.00			
Merma en transporte		130.00					
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	60.00					Distancia promedio: 20 km.
Puerto	Demora en acceso a puerto			3	9.75		son 4 hs promedio se consideran 3 hs Costo por tener el camion parado Costo unitario promedio Costo unitario promedio
	Lucro cesante camion			3		18.00	
	Tasa portuaria	52.00					
	Camionaje	7.00					
Aduana	Canon informático	25.00					Costo Unitario por Embarque Valor estimado valor por servicio Valor estimado por embarque Costo Unitario por Embarque Costo precinto Según resolución 84 del MIC Valor estimado por embarque
	Gastos varios	23.00					
	Inspección aduanera en planta	25.00					
	Apertura registro	28.00					
	Reserva de Carga	5.40					
	Precinto aduanero	0.41					
	Certificado origen	10.00					
	Fotocopias docs	8.00					
	Honorario despachante	213.50					
Transporte por agua	Flete Fluvial	800.00					Costo promedio por contenedor 40' Se estima Se estiman Costo promedio por contenedor 40' Costo Unitario por Embarque Valor estimado por embarque 0,35 % valor FOB Costo unitario promedio
	Sobrecosto flete fluvial						
	Sobrecosto por demora en el viaje			24	78.00		
	Flete Marítimo	900.00					
	Emisión B/L	44.00					
	Logistic fee	16.50					
	Seguro	91.00					
Estiba - THC	150.00						
Cobranza	Comisión Banco por pago	644.00					Son 2,35, mas US\$ 33 0,60% aceptación y US\$ 33 comunicación.
	Demora en liquidación Guía			168		54.60	
		4,229.31	130.00	438	555.75	648.60	

**Exportación de sésamo
fluviomarítima**

**ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por contenedor		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Pre embarque	1,127	130	240	468	576	2,301	41.3%	17	1,174	1,191	68%
Transporte terrestre	60	0	0	0	0	60	1.1%	0	0	0	0%
Puerto	59	0	6	10	18	87	1.6%	0	28	28	2%
Aduana	338	0	0	0	0	338	6.1%	201	0	201	11%
Transporte por agua	2,002	0	24	78	0	2,080	37.4%	200	78	278	16%
Cobranza	644	0	168	0	55	699	12.6%	0	55	55	3%
	4,229.31	130.00	438	555.75	648.60	5,564	100%	417	1,334	1,752	100%

por tonelada		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	
Pre embarque	43.33	5.00	240	18.00	22.15	88.48	41.3%	0.63	45.15	45.79	68%
Transporte terrestre	2.31	0.00	0	0.00	0.00	2.31	1.1%	0.00	0.00	0.00	0%
Puerto	2.27	0.00	6	0.38	0.69	3.34	1.6%	0.00	1.07	1.07	2%
Aduana	13.01	0.00	0	0.00	0.00	13.01	6.1%	7.73	0.00	7.73	11%
Transporte por agua	76.98	0.00	24	3.00	0.00	79.98	37.4%	7.69	3.00	10.69	16%
Cobranza	24.77	0.00	168	0.00	2.10	26.87	12.6%	0.00	2.10	2.10	3%
	162.67	5.00	438	21.38	24.95	213.99	100%	16.05	51.32	67.38	100%

Precio FOB por contenedor de 40 pies 26.000 US\$ por contenedor de 40 pies
 Precio CIF por contenedor de 40 pies 27.791 US\$ por contenedor de 40 pies

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	8.8%	4.3%	4.6%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	0.2%	0.2%	0.0%
Relacion Puerto / FOB	0.3%	0.2%	0.1%
Relacion Aduana / FOB	1.3%	0.5%	0.8%
Relacion Trans. Agua / FOB	8.0%	6.9%	1.1%
Relacion Cobranza / FOB	2.7%	2.5%	0.2%
Relacion (Valor FOB - Costo Total) / FOB	78.6%	85.3%	-6.7%
Relacion Extracostos / FOB	6.7%		
Relacion Trans. Agua / FOB	8.0%	6.9%	1.1%
Relacion Costo DirectoTotal / FOB	16.3%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FOB	21.4%		

**Exportación de sésamo
fluviomarítima**

**ANÁLISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a C. de acopio	117.00		117.00	
Lucro cesante camion	216.00		216.00	
Carga camión en finca	0.00		0.00	
Flete desde Finca a C. de acopio	0.00		0.00	
Demora desde C. Acopio a Planta	0.00		78.00	
Lucro cesante camion	0.00		144.00	
Flete desde Centro Acopio a Planta	0.00		0.00	
Descarga camion en planta	0.00		0.00	
Bolsas	0.00		0.00	
Demora en obtención contenedor	78.00		0.00	
Traslado del cont. vacío a Planta	0.00		0.00	
Consolidación	0.00		0.00	
Inspección sanitaria	0.00		16.50	
Demora en obtención certificado	0.00		78.00	
Memoria en transporte	0.00		130.00	
Sobrecostos Pre-embarque	411.00	35%	779.50	65%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Puerto	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Puerto				
Demora en acceso a puerto	9.75		0.00	
Lucro cesante camion	18.00		0.00	
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Camionaje	0.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	27.75	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Aduana				
Canon informático	0.00		0.000	
Gastos varios	0.00		23.000	
Inspección aduanera en planta	0.00		25.000	
Apertura registro	0.00		28.000	
Reserva de Carga	0.00		5.401	
Precinto aduanero	0.00		0.000	
Certificado origen	0.00		18.000	
Fotocopias docs	0.00		8.000	
Honorario despachante	93.50		0.000	
Sobrecostos Aduana	93.50	47%	107.40	53%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0.00		0.00	
Sobrecosto flete fluvial	0.00		200.00	
Sobrecosto por demora en el viaje	0.00		78.00	
Flete Marítimo	0.00		0.00	
Emisión B/L	0.00		0.00	
Logistic fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Estiba - THC	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	278.00	100%
Cobranza				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Demora en liquidación Guía	54.60		0.00	
Sobrecostos Aduana	54.60	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	586.9	34%	1164.9	66%

**Exportación de sésamo
fluviomarítima**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual	\$ 5,563.66	
Sobrecosto	\$ 1,751.75	0.459546759
Costo sin Sobrecostos	\$ 3,811.91	

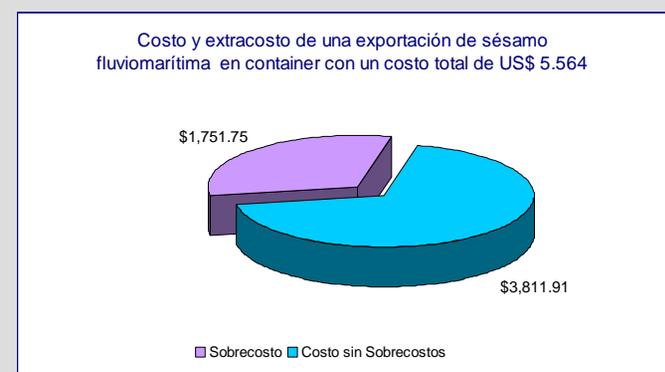
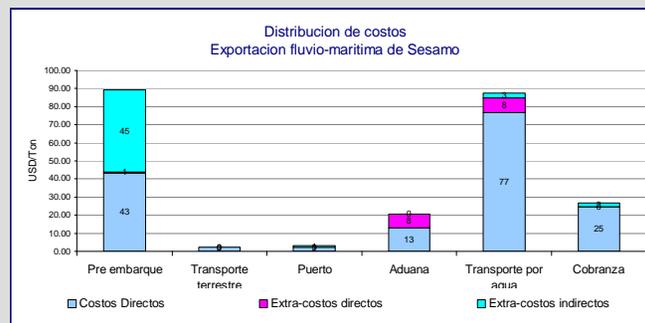
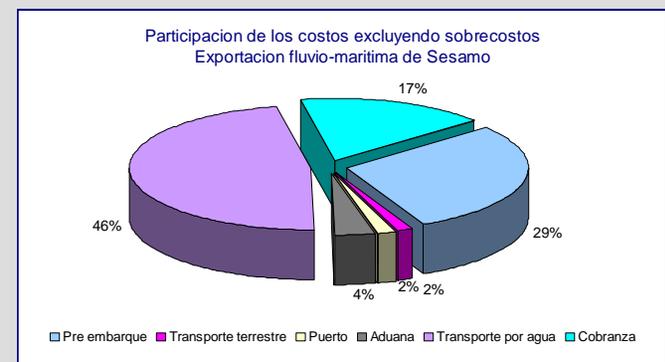
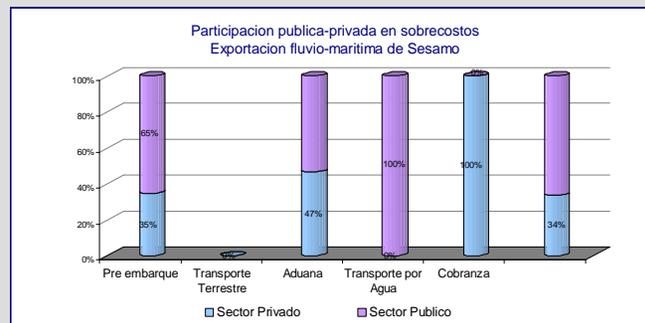
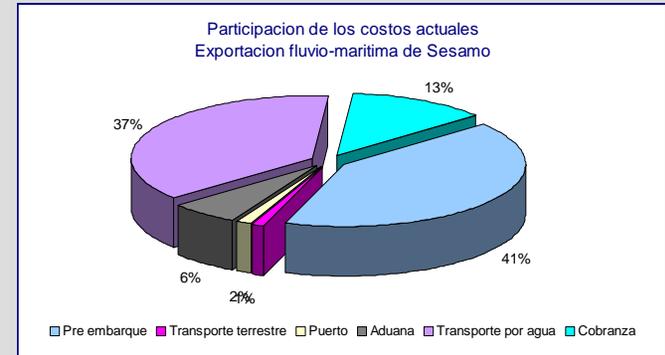
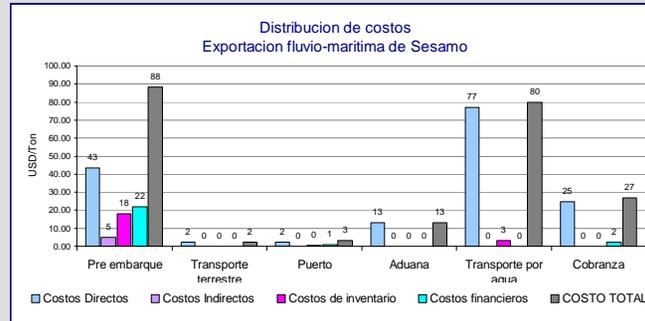
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 toneladas

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	2,787,144	1,442,337	1,344,808
Transporte Terrestre	72,692	0	72,692
Puerto	105,101	33,620	71,481
Aduana	409,877	243,399	166,478
Transporte por Agua	2,519,394	336,808	2,182,587
Cobranza	846,381	66,150	780,231
Total	6,740,589	2,122,314	4,618,276

Exportación de sésamo fluviomarítima

GRAFICOS



Importación de agroquímicos vía fluviomarítima

PROCESO DE EXPORTACION

Información General		Suposiciones	
Producto	Agroquímicos	0.03%	Tasa de interes diaria
Corredor	Fluvio Maritimo-Shangai-Bs As-Asuncion	0.50%	Valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	52,801	5,740	US\$ / US\$
Valor CIF de la carga	55,036	24	horas / día
Volumen	80	0.7	US\$ / km
	0.2	6	US\$ / hora por lucro cesante
	16		
	16,000		
Cantidad de cont x B/L	1		

Proceso de Importacion		COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
Proceso	Pasos a seguir para la importacion	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	Agroquímicos líquidos (se incluyen pesticidas, insecticidas etc) que se importan de Shanghai con un valor FOB DE 52.801
		US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Transporte por agua	Flete Maritimo	1,650.00		0	264		Valor estimado por contenedor de 20'
	Flete fluvial	400.00		0			Flete estimado de Bs As - Asuncion
	Sobrecosto flete fluvial						Se estima US\$ 100 por teu por falta dragado
	Sobrecosto por demora en el viaje			24			24 horas de demora por falta dragado
	Logistic Fee	16.50		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Seguro	412.77		0			0,75% valor imponible (CIF)
	Canje BH/L	25.00		0			Costo Unitario por embarque
Aduana	Canon informático	25.00		0	528.01		Costo Unitario por embarque
	Fotocopias	7.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Tasa de valoracion	275.18		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Apertura de Registro	31.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Honorario despachante	315.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Visacion Consular	106.48		0			Costo Unitario por embarque
	Tasa deposito Franco Paraguay	50.00		0			Costo Unitario por embarque
	Gastos adm e Iva Tasa deposito	16.00		0			Costo Unitario por embarque
	Tasa Aduanera de transbordo	50.00		0			Costo Unitario por embarque
	Gastos Adm. e IVA Tasa	16.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Analisis MAG	60.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Acompañamiento	10.45		0			Según despacho
	Gastos varios	15.68		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Apin e Indi	22.70		0			Costo Unitario por embarque
	Reserva de carga	5.40		0			Costo Unitario por embarque
	Tasa MAG	528.01		0			1% del valor de la mercadería
	Verificacion Aduanera	52.27		0			Costo Unitario por embarque
Retiro de mercadería	0.00		48	Demora dos días promedio por retiro			
Puerto	Tasa portuaria	247.00		0	33.00		Valor estimado por contenedor de 20'
	Desestiba - THC-	120.00		0			Valor estimado por contenedor de 20'
	Demora salida del puerto	0.00		3			son 4 hs promedio se consideran 3 hs
Transporte Terrestre	Flete interno a la planta	136.00		0			Distancia promedio: 100 km ida, se considera ida y vuelta
	Descarga del camion en planta	30.00		0			
Pago	Comisión Banco por pago	528.01		0			
		5,151.45	0.00	75	825.02	0.00	

Importación de agroquímicos vía fluviomarítima

ANÁLISIS DE LAS CATEGORÍAS DE COSTOS

por contenedor	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL
	US\$ / cont.	US\$ / cont.	horas	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	US\$ / cont.	US\$ / cont.	
Transporte por agua	2504.27	0.00	24	264.01	0.00	2768.27	46.3%	100.00	264.01	364.01	26%
Aduana	1586.17	0.00	48.00	528.01	0.00	2114.18	35.4%	462.56	528.01	990.57	71%
Puerto	367.00	0.00	3	33.00	0.00	400.00	6.7%	0.00	33.00	33.00	2%
Transporte Terrestre	166.00	0.00	0	0.00	0.00	166.00	2.8%	0.00	0.00	0.00	0%
Pago	528.01	0.00	0	0.00	0.00	528.01	8.8%	0.00	0.00	0.00	0%
	5,151.45	0.00	75	825.02	0.00	5,976.47	100%	562.56	825.02	1,387.58	100.00

por tonelada	COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO							EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
	Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL
	US\$ / ton	US\$ / ton	horas	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	%	US\$ / ton	US\$ / ton	US\$ / ton	
Transporte por agua	156.52	0.00	24.00	16.50	0.00	173.02	46.3%	6.25	16.50	22.75	0.26
Aduana	99.14	0.00	48.00	33.00	0.00	132.14	35.4%	28.91	33.00	61.91	0.71
Puerto	22.94	0.00	3.00	2.06	0.00	25.00	6.7%	0.00	2.06	2.06	0.02
Transporte Terrestre	33.00	0.00	0.00	0.00	0.00	10.38	2.8%	0.00	0.00	0.00	0.00
Pago	321.97	0.00	0.00	51.56	0.00	33.00	8.8%	0.00	0.00	0.00	0.00
	633.56	0.00	75	103.13	0.00	373.53	100%	35.16	51.56	86.72	100.00

Precio FOB por contenedor de 40 pies US\$ por contenedor de 40 pies
 Precio CIF por contenedor de 40 pies US\$ por contenedor de 40 pies

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variación
	%	%	%
Relacion Trans. Agua / CIF	5.0%	4.4%	0.7%
Relacion Aduana / CIF	3.8%	2.0%	1.8%
Relacion Puerto / CIF	0.7%	0.7%	0.1%
Relacion Trans. Terrestre / CIF	0.3%	0.3%	0.0%
Relacion Pago / CIF	1.0%	1.0%	0.0%
Relacion (Valor CIF - Costo Total) / CIF	92.9%	91.3%	1.6%
Relacion Extracostos / CIF	2.5%		
Relacion Trans. Agua / CIF	0.3%	0.3%	0.0%
Relacion Costo DirectoTotal / CIF	9.4%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / CIF	10.9%		

Importación de agroquímicos vía fluviomarítima

ANALISIS DE LOS EXTRA COSTOS

Análisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / cont.	%	US\$ / cont.	%
Transporte por Agua				
Flete Maritimo	0.00		0.00	
Flete fluvial	0.00		0.00	
Sobrecosto flete fluvial	0.00		100.00	
Sobrcosto por demora en el viaje	0.00		264.01	
Logistic Fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Canje BH/L	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	364.01	100%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.00	
Fotocopias	7.00		0.00	
Tasa de valoracion	0.00		0.00	
Apertura de Registro	0.00		31.00	
Honorario despachante	165.00		0.00	
Visacion Consular	0.00		106.48	
Tasa deposito Franco Paraguay	0.00		50.00	
Gastos adm e Iva Tasa deposito Franco	0.00		16.00	
Tasa Aduanera de transbordo	0.00		50.00	
Gastos Adm. e IVA Tasa Ad,Transbordo	0.00		16.00	
Analisis MAG	0.00		0.00	
Acompañamiento	0.00		0.00	
Gastos varios	15.68		0.00	
Apin e Indi	0.00		0.00	
Reserva de carga	0.00		5.40	
Tasa MAG	0.00		0.00	
Verificacion Aduanera	0.00		0.00	
Retiro de mercaderia	0.00		528.01	
Sobrecostos Aduana	187.68	19%	802.89	81%
Puerto				
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Desestiba - THC-	0.00		0.00	
Demora salida del puerto	33.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	33.00	100%	0.00	0%
Transporte Terrestre				
Flete interno a la planta	0.00		0.00	
Descarga del camion en planta	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Pago				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Sobrecostos Pago	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
COSTO TOTAL POR TON.	220.7	16%	1166.9	84%

**Importación de
agroquímicos vía
fluviomarítima**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / ton

Costo Actual Proceso de Importación \$ 5,976.47

Sobrecosto Proceso de Importación \$ 1,387.58

Costo sin Sobrecostos \$ 4,588.89

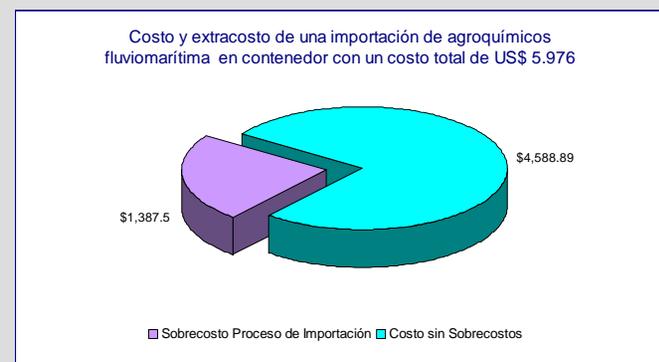
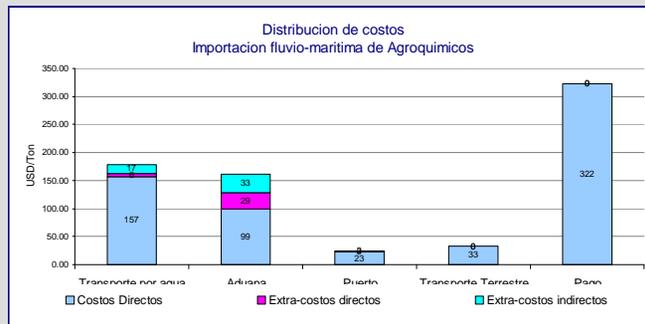
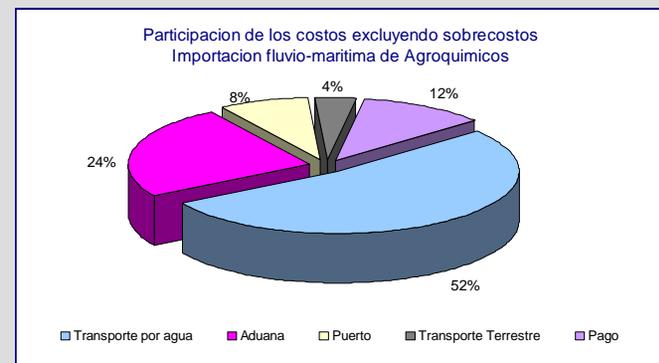
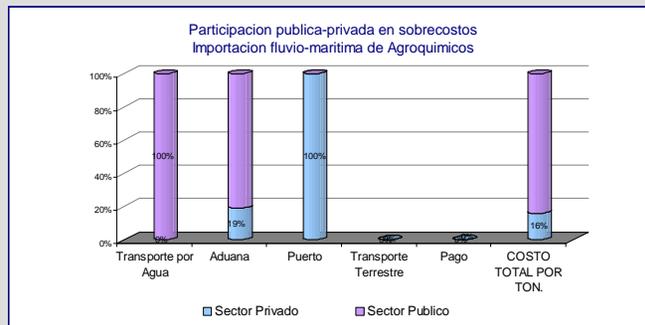
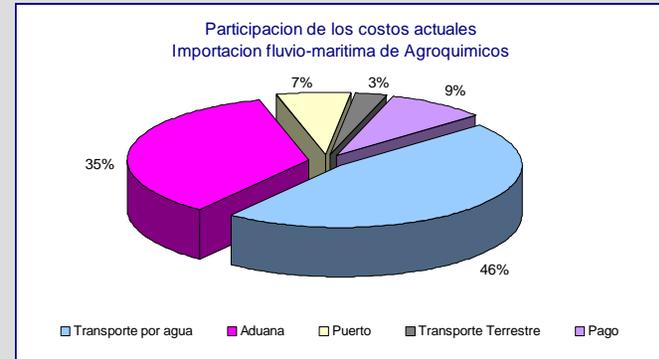
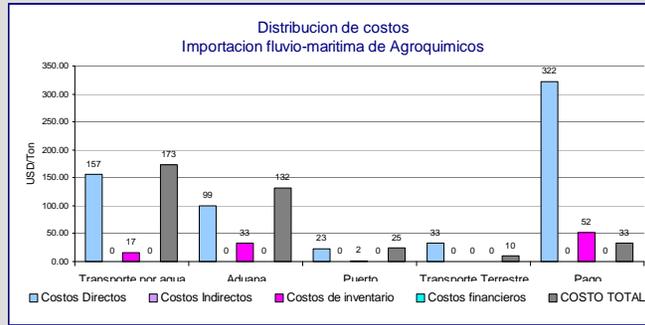
Analisis Macro

Volumen Importado 2005 toneladas

	COSTO TOTAL US\$	EXTRA COSTO US\$	VALOR US\$ SIN EXTRA COSTO
Transporte por Agua	3,453,594	454,119	2,999,475
Aduana	2,637,578	1,235,804	1,401,774
Puerto	499,026	41,170	457,855
Transporte Terrestre	207,095	0	207,095
Pago	658,725	0	658,725
Total	7,456,018	1,731,093	5,724,925

Importación de agroquímicos vía fluvio-marítima

GRAFICOS



**Exportación de carga
LCL fluviomarítima**

**PROCESO DE
EXPORTACION**

Información General			Suposiciones		
Producto	Generico Liquido		0.03%	Tasa de interes diaria	
Corredor	Fluviomarítimo Asunción - Baltimore (USA)		0.50%	valor FOB de la carga / dia de demora	
Valor FOB de la carga	8.000	US\$/ Exportacion 9 tambores	5,740	GS / US\$	
Valor CIF de la carga	8.735	US\$/ Exportacion 9 tambores			
Valor FOB de la carga	2.857	US\$/ m3			
Valor CIF de la carga	3.120	US\$/ m3			
Volumen	2.8	m3	24	horas / dia	
	2	ton	0.5	US\$ / km	
	9	tambores	6	US\$ / hora por lucro cesante	
	0.28	m3 / tambor			28,000
	0.22	ton / tambor			14,000
Cantidad de desp. x B/L	1				

Proceso de Exportacion (2.8 m3)							
Proceso	Pasos a seguir para la exportacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	horas	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	
Pre embarque	Demoras desde finca a Planta			24	40.00		Demora por deficiencia vial
	Lucro cesante camion y camionero			24		144.00	Costo por tener el camion parado
	Carga camion en finca	10.00		0			Se considera US\$ 10
	Flete desde Finca a planta del	400.00		0			Distancia promedio: 400 km ida, se considera ida y vuelta
	Descarga camion en planta	10.00		0			Se considera US\$ 10
	Costo de Tambores	440.00		0			Cada tambor cuesta US\$ 44, y este tiene 0,28 m3
	Carga de los tambores al camion	10.00		0			Se considera US\$ 10
	Inspeccion Sanitaria SENAIVE	2.00		0			Gastos del SENAIVE
	Tasa Servicio Forestal	174.22		0			Es en concepto del pago al Servicio Forestal
Transporte terrestre	Flete Planta-Puerto	100.00		0			Distancia promedio: 100 km
Puerto	Demora en acceso a puerto	0.00		3	5.00		son 4 hs promedio se consideran 3 hs
	Lucro cesante camion y camionero	0.00		3		18.00	Costo por tener el camion parado
	Tasa portuaria	48.00		0			Son 0,6% del FOB
	Camionaje y Consolidacion	40.00		0			Segun tarifario de Asamar
	Demora para completar contenedor	0.00		168	280.00		Estadia promedio de 7 dias hasta conseguir carga
Aduana	Canon informático	25.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Gastos varios	11.85		0			Valor estimado
	Apertura de registro	26.00		0			Valor estimado por embarque
	Reserva de Carga	5.47		0			Dirección de Marina Mercante
	Precinto Aduanero	0.41		0			Costo precinto
	Certificado origen	10.45		0			Por embarque promedio
	Fotocopias docs	8.00		0			Valor estimado por embarque
	Honorario despachante	160.29		0			
Transporte por agua	Flete Fluvial	168.00		0			Flete fluvial promedio a Bs As o Montevideo
	Demora falta dragado	0.00		24	40.00		Demora 24 horas
	Flete Maritimo	504.00		0			Flete desde Bs As/ Montevideo a Baltimore, usa
	Emisión B/L	44.00		0			Costo Unitario por Embarque
	Logistic fee	10.00		0			Segun tarifario de Asamar
	Seguro	63.00		0			0,35 % valor FOB
	Estiba - THC-	30.00		0			Segun tarifario de Asamar
Cobranza	Comisión Banco por pago	221.00		0			
	Demora en liquidación Guía	0.00		720		72.00	Demora promedio de 30 dias
		2,521.70	0.00	966	365.00	234.00	

**Exportación de carga
LCL fluviomarítima**

**ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por carga de 2.8 m3		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	horas	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	%	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	US\$ / 2.8 m3	%
Pre embarque	1046.22	0.00	48	40.00	144.00	1230.22	39.4%	2.00	184.00	186.00	24%
Transporte terrestre	100.00	0.00	0	0.00	0.00	100.00	3.2%	0.00	0.00	0.00	0%
Puerto	88.00	0.00	174	285.00	18.00	391.00	12.5%	0.00	303.00	303.00	39%
Aduana	247.48	0.00	0	0.00	0.00	247.48	7.9%	102.07	0.00	102.07	13%
Transporte por agua	819.00	0.00	24	40.00	0.00	859.00	27.5%	66.50	40.00	106.50	14%
Cobranza	221.00	0.00	720	0.00	72.00	293.00	9.4%	0.00	72.00	72.00	9%
	2,521.70	0.00	966	365.00	234.00	3,120.70	100%	170.56	599.00	769.56	100%

por m3		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / m3	US\$ / m3	horas	US\$ / m3	US\$ / m3	US\$ / m3	%	US\$ / m3	US\$ / m3	US\$ / m3	%
Pre embarque	373.65	0.00	48	14.29	51.43	439.36	39.4%	0.71	65.71	66.43	24%
Transporte terrestre	35.71	0.00	0	0.00	0.00	35.71	3.2%	0.00	0.00	0.00	0%
Puerto	31.43	0.00	174	101.79	6.43	139.64	12.5%	0.00	108.21	108.21	39%
Aduana	88.38	0.00	0	0.00	0.00	88.38	7.9%	36.45	0.00	36.45	13%
Transporte por agua	292.50	0.00	24	14.29	0.00	306.79	27.5%	23.75	14.29	38.04	14%
Cobranza	78.93	0.00	720	0.00	25.71	104.64	9.4%	0.00	25.71	25.71	9%
	900.61	0.00	966	130.36	83.57	1,114.53	100%	60.92	213.93	274.84	100%

Valor FOB de la carga **2,857** US\$/m3
 Valor CIF de la carga **3,120** US\$/m3

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Pre embarque / FOB	15.4%	13.1%	2.3%
Relacion Trans.Terrestre / FOB	1.3%	1.3%	0.0%
Relacion Puerto / FOB	4.9%	1.1%	3.8%
Relacion Aduana / FOB	3.1%	1.8%	1.3%
Relacion Trans. Agua / FOB	10.7%	9.4%	1.3%
Relacion Cobranza / FOB	3.7%	2.8%	0.9%
Relacion (Valor FOB - Costo Total) / FOB	61.0%	70.6%	-9.6%
Relacion Extracostos / FOB	9.6%		
Relacion Trans. Agua / FOB	10.7%	9.4%	1.3%
Relacion Costo DirectoTotal / FOB	31.5%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / FOB	39.0%		

**Exportación de carga
LCL fluviomarítima**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Analisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / m3	%	US\$ / m3	%
Pre embarque				
Demoras desde finca a Planta Exportador	0.00		14.29	
Lucro cesante camion y camionero	0.00		51.43	
Carga camión en finca	0.00		0.00	
Flete desde Finca a planta del Exportador	0.00		0.00	
Descarga camion en planta	0.00		0.00	
Costo de Tambores	0.00		0.00	
Carga de los tambores al camion	0.00		0.00	
Inspeccion Sanitaria SENAVE	0.00		0.71	
Tasa Servicio Forestal	0.00		0.00	
Sobrecostos Pre-embarque	0.00	0%	66.43	100%
Transporte Terrestre				
Flete Planta-Puerto	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Puerto				
Demora en acceso a puerto	1.79		0.00	
Lucro cesante camion y camionero	6.43		0.00	
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Camionaje y Consolidacion	0.00		0.00	
Demora para completar contenedor	100.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	108.21	100%	0.00	0%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.000	
Gastos varios	0.00		4.231	
Apertura de registro	0.00		9.286	
Reserva de Carga	0.00		1.955	
Precinto Aduanero	0.00		0.000	
Certificado origen	0.00		3.733	
Fotocopias docs	0.00		2.857	
Honorario despachante	14.39		0.000	
Sobrecostos Aduana	14.39	39%	22.06	61%
Transporte por Agua				
Flete Fluvial	0.00		4.46	
Demora falta dragado	0.00		14.29	
Flete Maritimo	0.00		0.00	
Emisión B/L	15.71		0.00	
Logistic fee	3.57		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Estiba - THC-	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	19.29	51%	18.75	49%
Cobranza				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Demora en liquidación Guía	25.71		0.00	
Sobrecostos Aduana	25.71	100%	0.00	0%
COSTO TOTAL POR TON.	167.6	61%	107.2	39%

**Exportación de carga
LCL fluviomarítima**

**AHORRO POTENCIAL Y
ANÁLISIS MACRO**

Ahorro Potencial

US\$ / m

Costo Actual Proceso de Exportacion	\$ 1,114.53
Sobrecosto Proceso de Exportacion	\$ 274.84
Costo sin Sobrecostos	\$ 839.69

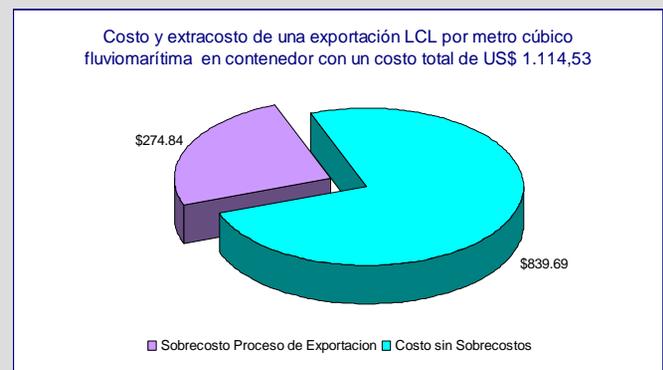
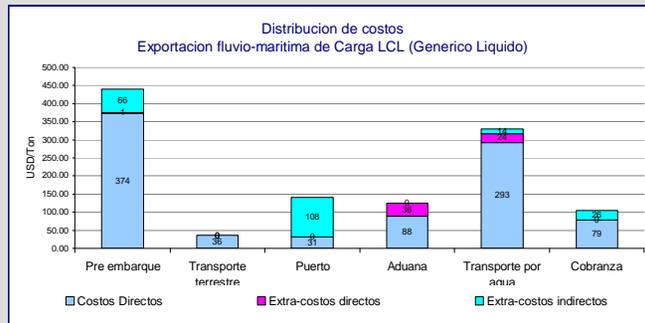
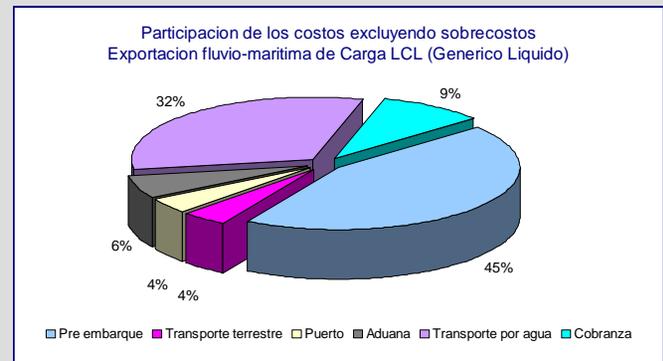
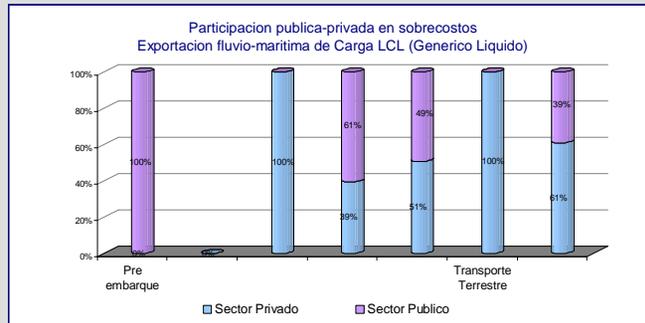
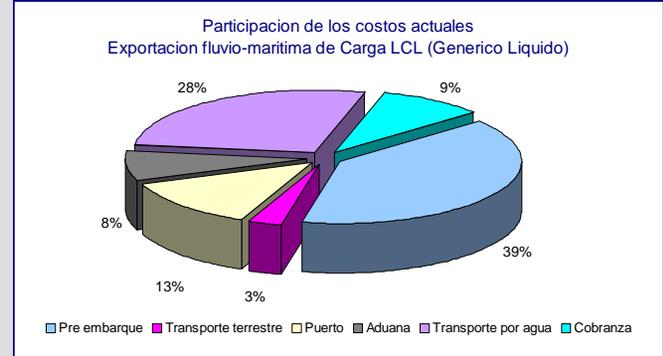
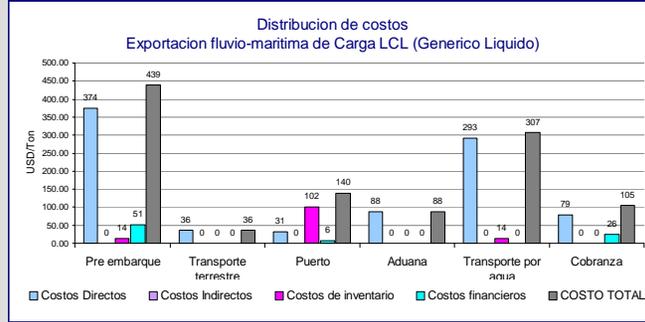
Analisis Macro

Volumen Exportado 2005 metros cúbicos

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Pre-embarque	6,151,092	929,981	5,221,110
Transporte Terrestre	500,000	0	500,000
Puerto	1,955,000	1,515,000	440,000
Aduana	1,237,386	510,336	727,050
Transporte por Agua	4,295,000	532,500	3,762,500
Cobranza	1,465,000	360,000	1,105,000
Total	15,603,478	3,847,817	11,755,660

Exportación de carga LCL fluvio-marítima

GRAFICOS



**Importación de carga
LCL fluviomarítima**

**PROCESO DE
EXPORTACION**

Información General		Suposiciones	
Producto	Generico en Cajas	0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Fluio-Maritimo Houston (Estados Unidos)-Buenos Aires-Asuncion	0.50%	valor FOB de la carga / dia de demora
Valor FOB de la carga	8.000	5,740	GS / US\$
Valor CIF de la carga	9,319.84		
Valor FOB de la carga	1,541		
Valor CIF de la carga	1,796		
Volumen	5.19 m3	24	horas / dia
	3.46 ton	0.5	US\$ / km
	173 carton	6	US\$ / hora por lucro cesante
	0.03 m3/carton		
	0.02 ton/carton		
Cantidad de desp x B/L	1		

Proceso de Importacion (equivalente en m3)							
Proceso	Pasos a seguir para la importacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$ / m3	US\$ / m3	horas	US\$ / m3	US\$ / m3	
Transporte por agua	Flete Maritimo	185.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Flete Etimado desde EEUU a Bs As.
	Demora por falta dragado	0.00	0.00	24.00	7.71	0.00	Se asume 8 consignatarios de carga en un contenedor
	Flete Fluvial	50.00	0.00	0.00	0.00	0.00	Flete fluvial de Bs As a Asuncion estimado
	Extracosto flete fluvial	0.00	3.85				
	Forwarding Fee	12.52	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque en origen
	Logistic Fee	3.18	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
	Seguro	19.30	0.00	0.00	0.00	0.00	Seguro del 0,75% del valor imponible (CIF)
	Canje BHL	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
Aduana	Canon informático	4.82	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque
	Fotocopias	1.11	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa de valoracion	8.98	0.00	0.00	0.00	0.00	Segun despacho aduanero
	Apertura registro	6.28	0.00	0.00	0.00	0.00	Segun despacho aduanero
	Honorario despachante	30.83	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Visacion Consular	20.65	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa Franco Paraguayo	9.63	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Gastos Adm. e IVA Tasa Franco	3.08	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa Aduanera de Transbordo	9.63	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Gastos Adm. e IVA Tasa Aduanera	3.08	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa MAG	6.85	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Reserva de Carga	1.04	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo Unitario por Embarque
Demora en retiro de la mercaderia	0.00	0.00	48.00	15.41	0.00		
Puerto	Tasa portuaria	11.92	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Tasa de Acceso	0.37	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Servicio de Bascula	0.22	0.00	0.00	0.00	0.00	
	Desestiba y Camionaje	23.12	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
	Desconsolidacion y apertura	15.41	0.00	0.00	0.00	0.00	Costo unitario por embarque segun tarifario de Asamar
Transporte Terrestre	Carga del camion en puerto	5.78	0.00	0.00	0.00	0.00	Se estima que la carga del camion es de US30,
	Flete desde el puerto hasta planta	48.17	0.00	0.00	0.00	0.00	Distancia promedio: 250 km ida, se considera ida y v
Pago	Comisión Banco por pago	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	
		489.67	3.85	72	23.12	0.00	

**Importación de carga
LCL fluviomarítima**

**ANÁLISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por carga de 5.19 m3		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / 5.19 m3	US\$ / 5.19 m3	horas	US\$ / 5.19 m3	US\$ / 5.19 m3	US\$ / 5.19 m3	%	US\$ / 5.19 m3	US\$ / 5.19 m3	US\$ / 5.19 m3	%
Transporte por agua	1426.34	20.00	24	40.00	0.00	1486.34	55.4%	20.00	40.00	60.00	14%
Aduana	550.10	0.00	48.00	80.00	0.00	630.10	23.5%	292.96	80.00	372.96	86%
Puerto	264.95	0.00	0	0.00	0.00	264.95	9.9%	0.00	0.00	0.00	0%
Transporte Terrestre	280.00	0.00	0	0.00	0.00	280.00	10.4%	0.00	0.00	0.00	0%
Pago	20.00	0.00	0	0.00	0.00	20.00	0.7%	0.00	0.00	0.00	0%
	2,541.39	20.00	72	120.00	0.00	2,681.39	100%	312.96	120.00	432.96	100%

por m3		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / m3	US\$ / m3	horas	US\$ / m3	US\$ / m3	US\$ / m3	%	US\$ / m3	US\$ / m3	US\$ / m3	%
Transporte por agua	274.83	3.85	24.00	7.71	0.00	286.39	55.4%	3.85	7.71	11.56	14%
Aduana	105.99	0.00	48.00	15.41	0.00	121.41	23.5%	56.45	15.41	71.86	86%
Puerto	51.05	0.00	0.00	0.00	0.00	51.05	9.9%	0.00	0.00	0.00	0%
Transporte Terrestre	53.95	0.00	0.00	0.00	0.00	53.95	10.4%	0.00	0.00	0.00	0%
Pago	3.85	0.00	0.00	0.00	0.00	3.85	0.7%	0.00	0.00	0.00	0%
	489.67	3.85	72	23.12	0.00	516.65	100%	60.30	23.12	83.42	100%

Valor FOB de la carga **1541.43** US\$ / m3
 Valor CIF de la carga **1795.73** US\$ / m3

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Trans. Agua / CIF	15.9%	15.3%	0.6%
Relacion Aduana / CIF	6.8%	2.8%	4.0%
Relacion Puerto / CIF	2.8%	2.8%	0.0%
Relacion Trans. Terrestre / CIF	3.0%	3.0%	0.0%
Relacion Pago / CIF	0.2%	0.2%	0.0%
Relacion (Valor CIF - Costo Total) / CIF	71.2%	75.9%	-4.6%
Relacion Extracostos / CIF	4.6%		
Relacion Trans. Agua / CIF	15.9%	15.6%	0.4%
Relacion Costo DirectoTotal / CIF	27.3%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / CIF	28.8%		

**Importación de carga
LCL fluviomarítima**

**ANALISIS DE LOS EXTRA
COSTOS**

Analisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / m3	%	US\$ / m3	%
Transporte por Agua				
Flete Maritimo	0.00		0.00	
Demora por falta dragado	0.00		7.71	
Flete Fluvial	0.00		0.00	
Extracosto flete fluvial	0.00		3.85	
Forwarding Fee	0.00		0.00	
Logistic Fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Canje BH/L	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	11.56	100%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.00	
Fotocopias	0.00		1.11	
Tasa de valoracion	0.00		0.00	
Apertura registro	0.00		6.28	
Honorario despachante	1.93		0.00	
Visacion Consular	0.00		20.65	
Tasa Franco Paraguay	0.00		9.63	
Gastos Adm. e IVA Tasa Franco Deposito Paragua	0.00		3.08	
Tasa Aduanera de Transbordo	0.00		9.63	
Gastos Adm. e IVA Tasa Aduanera de Transbordo	0.00		3.08	
Tasa MAG	0.00		0.00	
Reserva de Carga	0.00		1.04	
Demora en retiro de la mercaderia	7.71		7.71	
Sobrecostos Aduana	9.63	13%	62.23	87%
Puerto				
Tasa portuaria	0.00		0.00	
Tasa de Acceso	0.00		0.00	
Servicio de Bascula	0.00		0.00	
Desestiba y Camionaje	0.00		0.00	
Desconsolidacion y apertura contenedor	0.00		0.00	
Sobrecostos Puerto	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Transporte Terrestre				
Carga del camion en puerto	0.00		0.00	
Flete desde el puerto hasta planta imporatdor	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Pago				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Sobrecostos Pago	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
COSTO TOTAL POR M3	9.6	12%	73.8	88%

**Importación de carga
LCL fluvio-marítima**

AHORRO POTENCIAL Y
ANÁLISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / m3

Costo Actual Proceso de Exportacion	\$ 516.65
Sobrecosto Proceso de Exportacion	\$ 83.42
Costo sin Sobrecostos	\$ 433.22

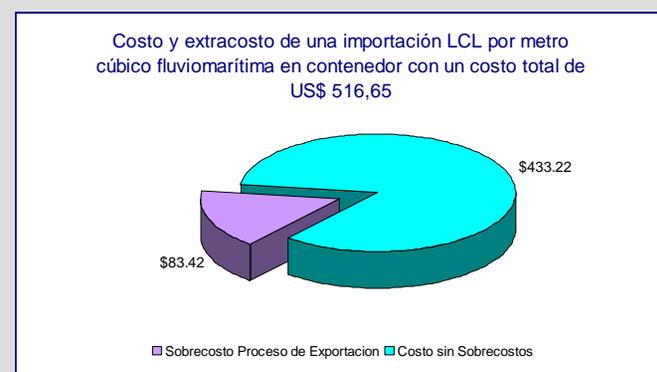
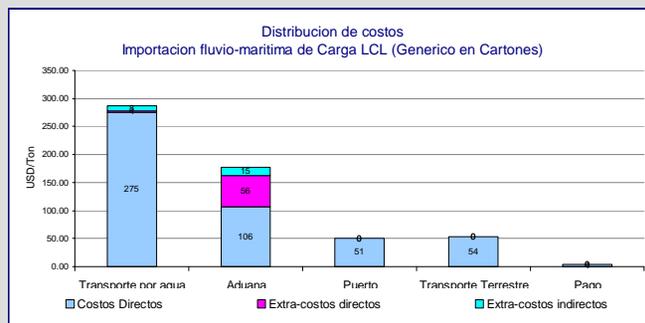
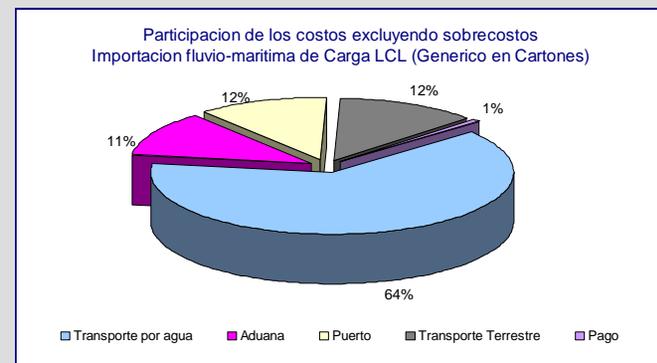
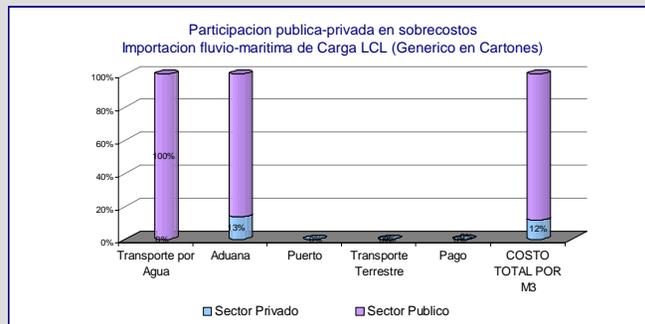
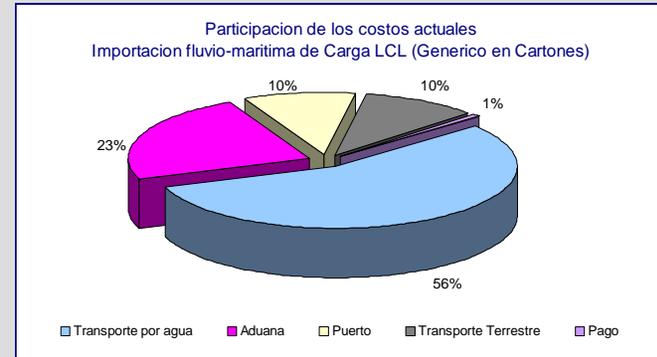
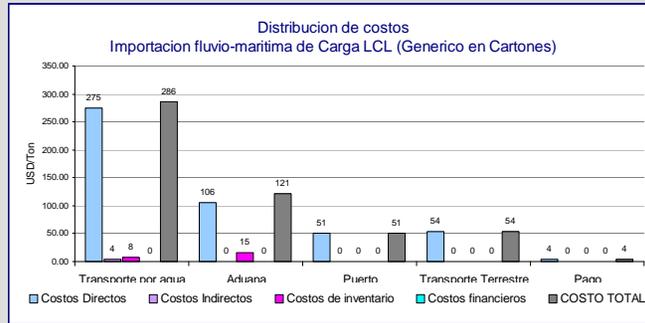
Analisis Macro

Volumen Importado 2005 metros cubicos

Proceso	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Transporte por Agua	4,295,788	173,410	4,122,378
Aduana	1,821,105	1,077,924	743,181
Puerto	765,742	0	765,742
Transporte Terrestre	809,249	0	809,249
Pago	57,803	0	57,803
Total	7,749,687	1,251,334	6,498,353

Importación de carga LCL fluvio-marítima

GRAFICOS



**Importación de
informáticos vía aérea**

**PROCESO DE
EXPORTACIÓN**

Información General			Suposiciones	
Producto	Informática		0.03%	tasa de interes diaria
Corredor	Aéreo Miami (Estados Unidos) - Ciudad del Este		0.80%	valor FOB de la carga / día de demora
Valor FOB de la carga	480,000	US\$	5,740	G\$ / US\$
Valor CIF de la carga	491,315	US\$		
Valor FOB de la carga	102	US\$/ kg		
Valor CIF de la carga	105	US\$/ kg		
Volumen	4,700	kg	24	horas / día
			0.7	US\$ / km
			6	US\$ / hora por lucro cesante
Cantidad de desp x B/L	1			

Proceso de Importacion (equivalente en kg)

Proceso	Pasos a seguir para la importacion	COSTOS OBSERVADOS					DESCRIPCION DEL COSTO
		Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario ((tiempo))	Costos financieros	
		US\$/ kg	US\$/ kg	horas	US\$/ kg	US\$/ kg	
Transporte aéreo	Flete Aéreo	2.05					Flete Etimado desde EEUU a Ciudad del Este Se asume un costo de inetario de 48 hs Se estima US\$ 0,25 por kg Costo unitario por embarque en origen Seguro del 0,35% del valor FOB
	Sobrecosto déficit frecuencias		0.25	48.00	1.63		
	Extracosto regional	0.01					
	Forwarding Fee	0.36					
Aduana	Canon informático	0.01					Costo Unitario por Embarque 0,3% valor imponible
	Apertura registro	0.01					
	Honorario despachante	0.31					
	Visacion Consular	0.02					
	Valoración aduanera	0.51					
	Demora en retiro mercaderia			24.00	0.82		
Aeropuerto	Tasa aeroportuaria	1.24					
Transporte Terrestre	Carga del camion	0.02					Se estima que la carga del camion es de US30, Distancia promedio 20km
	Flete desde aeropuerto	0.03					
	Seguridad traslado	0.02					
Pago	Comisión Banco por pago	0.00					
		4.58	0.25	72	2.45	0.00	

**Importación de
informáticos vía aérea**

**ANALISIS DE LAS
CATEGORÍAS DE
COSTOS**

por carga de 4.700 kg		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / 4.700 kg	US\$ / 4.700 kg	horas	US\$ / 4.700 kg	US\$ / 4.700 kg	US\$ / 4.700 kg	%	US\$ / 4.700 kg	US\$ / 4.700 kg	US\$ / 4.700 kg	%
Transporte aéreo	11,380	1,175	48	7,680	0	20,235	59.1%	1,175	7,680	8,855	63%
Aduana	4,002	0	24	3,840	0	7,842	22.9%	1,427	3,840	5,267	37%
Aeropuerto	5,808	0	0	0	0	5,808	17.0%	0	0	0	0%
Transporte Terrestre	325	0	0	0	0	325	0.9%	0	0	0	0%
Pago	20	0	0	0	0	20	0.1%	0	0	0	0%
	21,535.20	1,175.00	72	11,520.00	0.00	34,230.20	100%	2,602	11,520	14,122	100%

por kg		COSTOS OBSERVADOS POR PROCESO						EXTRACOSTOS IDENTIFICADOS			
Proceso	Costos Directos	Costos Indirectos	Tiempo Excesivo de Demoras	Costos de inventario	Costos financieros	COSTO TOTAL	COSTO TOTAL	Extra-costos directos	Extra-costos indirectos	EXTRACOSTO TOTAL	%
	US\$ / kg	US\$ / kg	horas	US\$ / kg	US\$ / kg	US\$ / kg	%	US\$ / kg	US\$ / kg	US\$ / kg	%
Transporte aéreo	2.42	0.25	48.00	1.63	0.00	4.31	59.1%	0.25	1.63	1.88	63%
Aduana	0.85	0.00	24.00	0.82	0.00	1.67	22.9%	0.30	0.82	1.12	37%
Aeropuerto	1.24	0.00	0.00	0.00	0.00	1.24	17.0%	0.00	0.00	0.00	0%
Transporte Terrestre	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.9%	0.00	0.00	0.00	0%
Pago	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.1%	0.00	0.00	0.00	0%
	4.58	0.25	72	2.45	0.00	7.28	100%	0.55	2.45	3.00	100%

Valor FOB de la carga **102.13** US\$ / kg
 Valor CIF de la carga **104.54** US\$ / kg

	Valor Actual	Valor sin Sobrecosto	Variacion
	%	%	%
Relacion Transp aéreo / CIF	4.1%	2.3%	1.8%
Relacion Aduana / CIF	1.6%	0.5%	1.1%
Relacion Puerto / CIF	1.2%	1.2%	0.0%
Relacion Trans. Terrestre / CIF	0.1%	0.1%	0.0%
Relacion Pago / CIF	0.0%	0.0%	0.0%
Relacion (Valor CIF - Costo Total) / CIF	93.0%	95.9%	-2.9%
Relacion Extracostos / CIF	2.9%		
Relacion Trans. Aéreo / CIF	4.1%	4.1%	0.0%
Relacion Costo DirectoTotal / CIF	4.4%		
Relacion CGT + Costo Inv y Fin / CIF	7.0%		

**Importación de
informáticos vía aérea**

ANÁLISIS DE LOS EXTRA
COSTOS

Analisis de los Extracostos

Extracostos identificados por proceso	Sector Privado		Sector Publico	
	US\$ / kg	%	US\$ / kg	%
Transporte aéreo				
Flete Aéreo	0.00		0.00	
Sobrecosto déficit frecuencias	0.00		1.63	
Extracosto regional	0.00		0.25	
Forwarding Fee	0.00		0.00	
Seguro	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte por Agua	0.00	0%	1.88	100%
Aduana				
Canon informático	0.00		0.00	
Apertura registro	0.00		0.01	
Honorario despachante	0.27		0.00	
Visacion Consular	0.00		0.02	
Valoración aduanera	0.00		0.00	
Demora en retiro mercaderia	0.00		0.82	
Sobrecostos Aduana	0.27	24%	0.85	76%
Aeropuerto				
Tasa aeroportuaria	0.00		0.00	
Sobrecostos Aeropuerto	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Transporte Terrestre				
Carga del camion	0.00		0.00	
Flete desde aeropuerto	0.00		0.00	
Seguridad traslado	0.00		0.00	
Sobrecostos Transporte Terrestre	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
Pago				
Comisión Banco por pago	0.00		0.00	
Sobrecostos Pago	0.00	#DIV/0!	0.00	#DIV/0!
COSTO TOTAL POR kg	0.3	9%	2.7	91%

**Importación de
informáticos vía aérea**

AHORRO POTENCIAL Y
ANALISIS MACRO

Ahorro Potencial

US\$ / kg

Costo Actual Proceso de Importación	\$	7.28
Sobrecosto Proceso de Importación	\$	3.00
<hr/>		
Costo sin Sobrecostos	\$	4.28
<hr/>		

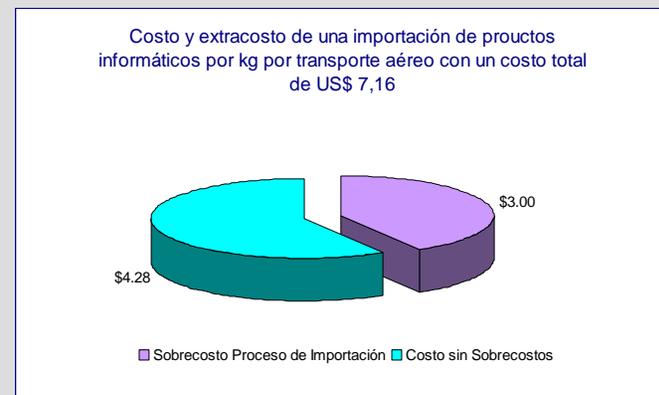
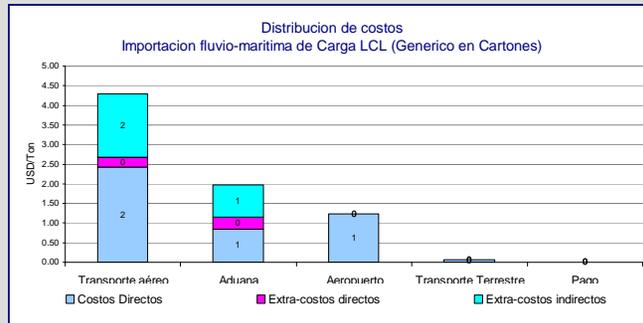
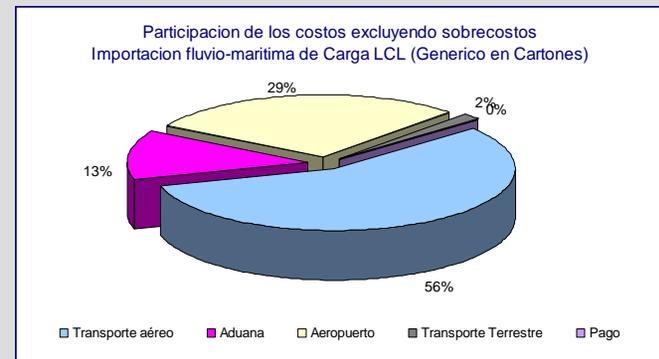
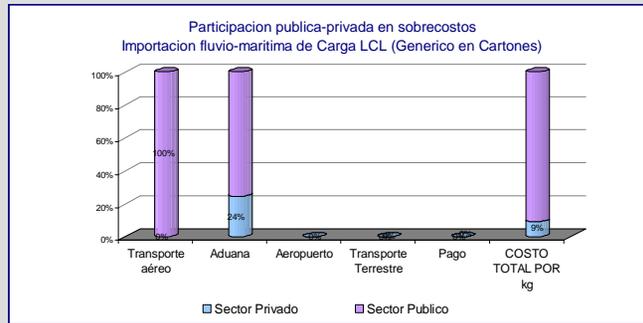
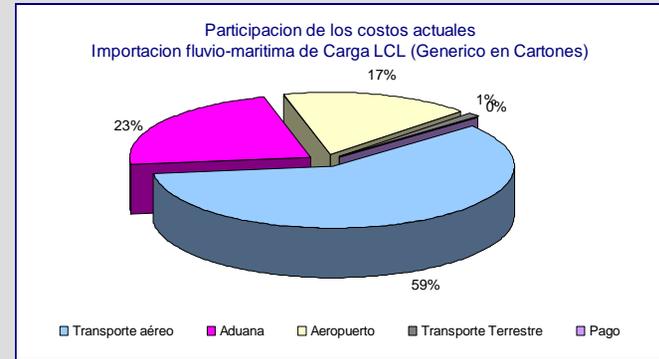
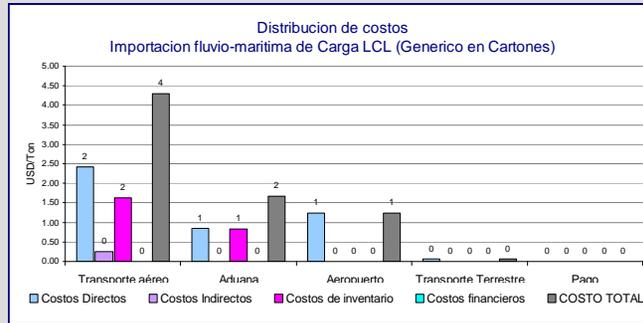
Analisis Macro

Volumen Importado 2005 kg

	COSTO TOTAL	EXTRA COSTO	VALOR SIN EXTRA COSTO
Transporte aéreo	17,221,277	7,536,170	9,685,106
Aduana	6,674,213	4,482,723	2,191,489
Aeropuerto	4,942,979	0	4,942,979
Transporte Terrestre	276,596	0	276,596
Pago	17,021	0	17,021
Total	29,132,085	12,018,894	17,113,191

Importación de informáticos vía aérea

GRAFICOS



ANEXO B: BIBLIOGRAFÍA

Asociación TRAINMAR de América del Sur ATAS (2006): *Port, Shipping & Transport Developments*, ATAS News 169, Marzo 6 – 12.

Banco Central del Paraguay (2005): Boletín Estadístico

Banco Central del Paraguay (2006): Estadísticas de Comercio Internacional, www.bcp.gov.py

Banco Central de Paraguay (2006): *Sistema de Cuentas Nacionales, Año Base 1994, Serie 1991-2004*, Asunción. www.bcp.gov.py.

Banco Mundial (2005): *Doing Business Report 2005*, www.doingbusiness.org.

Banco Mundial (2006): *Doing Business Report 2006*, www.doingbusiness.org.

Caballero Giret Marco V., Paredes Cabral Genaro A, Duarte G Pablo Roberto, Aguilar José Carlos, Valiente Juan, Amarilla María Graciela, Páez de Arguello, Dory Erma (2005): "Anuario Estadístico de Transporte 2004", Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), Paraguay.

CEPAL (2004): *Anuario estadístico de América Latina y el Caribe*, Santiago de Chile, www.cepal.org.

Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT): <http://www.cnrt.gov.ar/>

Deb Roy Joyjit, Clawson Jason, Aureille Yves, Sango Ibrahim, Coulibaly Mohammed (2004): "Impact Of Transport & Logistics On Mali's Trade Competitiveness" CARANA USAID. Mali.

Ministerio de Hacienda (2006): "Informe Económico Tributario Año 2005 (Preliminar 1)," Departamento de Estudios Económicos Secretaria de Estado de Tributación. Paraguay.

Djankov, Simeon; Freund, Carolina y, Paham, Cong S. (2006): "Trading on Time". World Bank. Washington.

Clark, Ximena; Dollar, David y, Micco, Alejandro (2004): "Port Efficiency, Maritime Transport Costs And Bilateral Trade" NBER Working Paper No. 10353 National Bureau Of Economic Research. Estados Unidos.

Faye Michael L., McArthur John W., Sachs Jeffrey D. y Snow, Thomas (2004): "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries", Journal of Human Development, Vol. 5 No 1

Ferreira Brusquetti, Manuel y, Vasconsellos, Asenio (2006): *Estudio de la Cadena de la Carne en Paraguay*, Fundación Desarrollo en Democracia. Paraguay.

IIRSA. "Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica Síntesis Conclusiones y Recomendaciones" Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana

Hummels David (2001): "Time as a trade barrier" Purdue University. Estados Unidos

Lopez Acosta Antonio Felix “*Integracion Regional Mercosur* “ Mercado Comun de Sur

OMI Organizacion Maritima Internacional, Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias

Organización de las Naciones Unidas (2003): *Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito*. Kazakhstan

Ministerio de Industria y Comercio, Dirección de Estadísticas, Encuestas y Censos, y I CEDIAL/ECE (1997): *Censo Industrial del Paraguay*, con el Apoyo de la Unión Europea.

Paiva Abreu, Marcelo (2004): "Trade in manufactures: the outcome of the Uruguay Round and developing country interests," Banco Mundial.

Penner Reinaldo, Caceres Oscar, Ovelar Cristina, Hidalgo Daniel, Campos Lorraine, (2000): *Gestion del Sector Exportador frente al Desafío Integración*, Gerencia de Estudios Económicos, Departamento de Economía Internacional. Banco Central del Paraguay. Paraguay

Reid, Matthew; Valentiner, Timothy (2006): “Impact of Transportation and Logistics on Competitiveness in Paraguay - Trade Flows Assessment for Selected Products and Corridors”. Export Access Global Market Research. CARANA. Estados Unidos

Rubiato Elizalde, Jose María. (2005): *La Facilitacion en la UNCTAD, Aplicaciones en America Latina*, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Argentina.

Russo y Asociados “*Como exportar, Manual de Orientación Paso a Paso*” Paraguay Recursos Naturales e Infraestructura Unidad de Transporte. Naciones Unidas. CEPAL. Chile

SAEC – CONTEC, 1.991: “*Estudio de los Corredores de Exportación del Paraguay*”. Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones. Paraguay

Sánchez Ricardo J. y Cipoletta Tomassian, Georgina 2003:.” *Identificación de Obstáculos al transporte terrestre internacional de cargas en el MERCOSUR*”. División de

Arcidiácono Pilar, Rosenberg Gastón , Arenoso Federico “*VULNERABLE PUBLIC CONTRACTING*” Research on the Perception of vulnerabilities of the National System of Public Contracting Transparency and Anti-corruption Division

Sedaca Santiago, Jhaveri Nimish, Adair Karen, Fonseca Amanda (2004): *Impacto del Transporte y la Logística en la Competitividad Comercial de Nicaragua*”. USAID CARANA . Nicaragua.

Smith, Peter G. M, (1997): *Nota Técnica sector transporte*, BID, Paraguay.

UNCTAD (2005): Informe de la Secretaría. Reunión Ministerial Internacional De Los Países En Desarrollo Sin Litoral Participación Efectiva de los Países en Desarrollo Sin Litoral en el Sistema Comercial Multilateral. Primera, Segunda,

UNCTAD (2004): Non Paper Concerns Of Landlocked Developing Countries As Small Economies. Ginebra.

UNCTAD (2003): *“Improving Trade And Development Prospects Of Landlocked And Transit Developing Countries”* International Ministerial Meeting Of Landlocked And Transit Developing Countries And International Financial And Development Institutions On Transit Transport Cooperation Kazakhstan

UNCATAD (2003): *“Mejoramiento de los sistemas de tránsito en América Latina”*. JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO Sexta reunión de expertos gubernamentales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo. Primer período de sesiones del Comité Intergubernamental Preparatorio de la Conferencia Ministerial Gubernamental sobre Cooperación en materia de transporte en tránsito. Estados Unidos

UNCTAD (2003): *“Challenges And Opportunities For Further Improving The Transit Systems And Economic Development Of Landlocked And Transit Developing Countries”* International Ministerial Conference Of Landlocked And Transit Developing Countries And International Financial And Development Institutions On Transit Transport Cooperation. Kazakhstan

UNCTAD (2003): *“Strategies For Landlocked And Transit Developing Countries To Plan And Implement Sustainable Trade And Transport Facilitation Initiatives”*, Parallel Event on Trade Facilitation at the International Ministerial Conference of Landlocked and Transit Developing Countries, Kazakhstan

UNCTAD (2003): *“Challenges And Opportunities For Further Improving The Transit Systems And Economic Development Of Landlocked And Transit Developing Countries”*, United Nations Conference on Trade and Development, Ginebra.

UNCTAD (2003): Reunión Preparatoria Regional de América Latina de los Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacional sobre Cooperación en materia de Transporte.

Páginas web consultadas:

Administración Nacional de Navegación y Puertos: <http://www.annp.gov.py/temas.htm>

Alianza consultores Tributarios: www.leyes.com.py

Banco Central del Paraguay: www.bcp.gov.py

Banco BBVA: www.bbva.com.py

Banco Interbanco: www.interbanco.com.py

Banco Regional: www.bancoregional.com.py

Capeco: www.capeco.org.py

Cedial: www.cedial.org.py

Centro de Importadores del Paraguay: www.cip.org.py

Dirección General de Estadísticas, Encuestas y Censos: www.dgeec.gov.py

Dirección Nacional de Aduana: www.aduana.gov.py

Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN): <http://www.dinatran.gov.py/>

DINAC: www.dinac.gov.py/aeropuertos/asuncion.asp

Gical: www.gical.com.py

Ministerio de Industria y Comercio: www.mic.gov.py

Made in Py: www.madeinpy.com

Rediex: www.rediex.gov.py

SENACSA: www.senacsa.gov.py

SENAVE: www.senave.gov.py

UNCTAD: www.unctad.org

ANEXO C: GLOSARIO DE TÉRMINOS

Acompañamiento	El costo de la compañía de un personal aduanero a la mercadería.
Análisis del MAG	El análisis que realiza el Ministerio de Agricultura (MAG) a la mercadería para asegurarse que realmente sea la declarada y asegurar que no sea una prohibida en el país.
Apertura de Registro	Es el costo de la tasa por que se cubre los gastos a apertura de la operación aduanera.
APIN	El permiso previo de importación para agroquímicos y afines que es emitida por el SENAVE.
Bolsas	El costo de lo que envuelve a la mercadería ya sea para su exportación, recolección, transporte, etc.
Camionaje	El costo informal para lograr el rápido movimiento de los contenedores en el puerto.
Canje B/L	El costo que se paga a la compañía de transporte fluvial por el cambio del B/L enviado por el exportador de la mercadería.
Canon Informático	Es el costo de la Tasa por el que se cubre la entrada en el sistema informático de la Aduana.
Carga FCL (Full Container Load)	Contenedor de carga llena
Carga LCL (Less than Container Load)	Comprende a cualquier producto que se exporte o importe en volúmenes inferiores al volumen de carga que entra en un contenedor.
Certificado de Origen	Certificado expedido por la Cámara de Comercio y Servicios del Paraguay y Visado por el Ministerio de Industria y Comercio. Esta fijado por la Resolución N° 84 del MIC de fecha 3/05/89. Este valor se calcula sobre el valor FOB de la mercadería.
CIF (Cost, Insurance y Freight - Costo, Seguro y Flete)	La abreviatura va seguida del nombre del puerto de destino y el precio incluye la mercadería puesta en puerto de destino con flete pagado y seguro cubierto. El vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente. El vendedor sólo está obligado a conseguir un seguro con cobertura mínima.
CIP (Carriage and Insurance Paid to - Transporte y Seguro Pagados Hasta)	El vendedor paga el flete del transporte de la mercadería hasta el destino mencionado. El riesgo de pérdida o daño se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercadería ha sido entregada al transportista. El vendedor debe conseguir un seguro a su cargo.

Consolidación	El costo de los jornaleros o maquinarias para la consolidación de la mercadería.
Demora Desde Centro de Acopio a Planta	El costo del tiempo excesivo en que se realiza el transporte de la mercadería desde el centro de Acopio a la Planta.
Demora en Acceso al Puerto	El cálculo de costo que genera el tener ya mercadería la consolidada en el contenedor y no poder embarcarla.
Demora en Obtención del Certificado	El cálculo de costo que genera el tiempo de espera para la obtención del certificado.
Demora en Obtención del Contenedor	El cálculo de costo que genera el tener la mercadería preparada para la carga y no poder hacerlo por falta del contenedor.
Demoras Desde Finca a Centro de Acopio	El costo del tiempo excesivo en que se realiza el acopio de las materias prima debido principalmente a que la producción está en una zona geográfica muy extendida, existen muchos pequeños productores y por deficiencias viales.
Descarga del Camión en Planta	El costo de los jornaleros o maquinarias utilizados para la descarga del camión.
Desestiba	Consiste en la movilización de cargamentos desde la bodega o cubierta por el gancho del buque, para colocar convenientemente la carga de acuerdo a las condiciones marinas.
Emision B/L	El costo de expedir el Conocimiento de Embarque
Estiba - THC	Consiste en la movilización de cargamentos desde el gancho del buque a la bodega o cubierta de éste, para colocar convenientemente la carga de acuerdo a las condiciones marinas. Colocar un bulto encima de otro. La mercancía que va a ser estibada debe tener indicaciones de cual es la máxima estiba que puede llevar.
FCA (Free carrier - Franco Transportista / Libre Transportista)	El vendedor cumple con su obligación al poner la mercadería en el lugar fijado, a cargo del transportista, luego de su despacho de aduana para la exportación. Si el comprador no ha fijado ningún punto específico, el vendedor puede elegir dentro de la zona estipulada el punto donde el transportista se hará cargo de la mercadería.
Flete Desde Centro de Acopio a Planta	El costo del transporte terrestre de la mercadería desde la finca de producción al Centro de Acopio.
Flete Desde Finca a Centro de Acopio	El costo del transporte terrestre de la materia prima desde la finca de producción al centro de acopio.

Flete Fluvial	El precio que cobra el transportista al usuario por la prestación del servicio de transporte. Está determinado por un conjunto de variables que inciden directamente en la determinación del costo que ocasiona la movilización y el manejo de una carga dada en una ruta determinada.
Flete Marítimo	El precio que cobra el transportista al usuario por la prestación del servicio de transporte, de acuerdo a un conjunto de variables que inciden directamente en la determinación del costo que ocasiona la movilización y el manejo de una carga dada en una ruta dada.
Flete Planta-Puerto	El costo del flete que cobra el transportista terrestre por llevar el contenedor hasta el puerto luego de su consolidación para su embarque.
FOB (Free on Board - Libre a bordo)	Va seguido del puerto de embarque, ej. FOB Buenos Aires. Significa que la mercadería es puesta a bordo del barco con todos los gastos, derechos y riesgos a cargo del vendedor hasta que la mercadería haya pasado la borda del barco, con el flete excluído. Exige que el vendedor despache la mercadería de exportación. Este término puede usarse solamente para el transporte por mar o vías acuáticas interiores.
Fotocopias de Documentos	El costo del pago de las fotocopias que son necesarias para la despacho de la operación de exportación o importación.
Gastos Administrativos e IVA Tasa Aduanera en Transbordo	Gastos burocraticos y pago de impuestos incurridos en los tramites cuando la carga llega a puerto de trasnbordo
Gastos Administrativos e IVA Tasa Deposito Franco Paraguayo	Tasa y gastos admiistrativos pagados a la Aduana de Paraguay en concepto de uso por deposito aduanero
Gastos Varios	Costos extras generados durante las operaciones.
Honorarios Despachantes	El porcentaje sobre el valor imponible de la mercaderiía que debe ser pagado. Están regidos por la Ley 220.
Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.)	Un impuesto de 10 por ciento que se cobra a las importaciones al momento de ingresar las mercaderías.
INDI	Institucion de Defensa Indígena, el 7 por ciento de la reposicion consular es retenida para la intitucion.
Inspección Aduanera	El costo de la tasa que cubre los gastos de inspección aduanera.
Inspección Sanitaria	El costo de la inspección pública que se realiza para autorizar la exportación del producto. Participan en el proceso la empresa y la institución pública correspondiente.

Logistic Fee	Pago cobrado por los agents de carga LCL en concepto de gastos de logistica.
Lucro Cesante Camión y Camionero	El cálculo de costo que genera para el camión y el camionero la demora ocasionada por malas condiciones viales, marchas, etc.
Lucro Cesante del Camión	El cálculo de costo que genera el camión tiene debido a la demora ocasionada.
Lucro Cesante del Camión	El cálculo de costo que genera el camión tiene debido a la demora ocasionada.
Merma de Transporte	Son las pérdidas de mercadería que ocurren el proceso de traslado de la mercadería, desde su recolección hasta el embarque de la misma.
Precinto Aduanero	Es el valor del precinto que entrega la Aduana a la empresa.
Reserva de Carga	Ley N° 295/71
Retiro de la Mercadería	El costo de de la demora del retiro de la mercadería ocasionada al importador. De mantener la mercadería en el puerto y de no poder disponer de ella.
Seguro	Contrato entre una empresa (persona) y una compañía aseguradora por el cual esta indemniza a aquella por cualquier daño o perjuicio que tenga con el bien asegurado.
Sobre Costo por Falta de Dragado	El costo que existe debido a la falta de dragado del río, que influye directamente en falta de espacio en buques, demoras, e imposibilidad de venida de buques con mayor capacidad.
Tasa Aduanera en Transbordo	Tasa aduanera cobrada a la carga en puerto de transbordo
Tasa de Valoración	El costo de la tasa por el pago de la valoración que realiza la aduana a la mercadería.
Tasa Portuaria	El costo de los servicios portuarios ofrecidos por las terminales portuarias.
Traslado del Contenedor Vacío a Planta	El costo del flete que cobra el transportista terrestre por llevar el contenedor hasta la planta para su consolidación.
Visación Consular	El costo de las visaciones de los documentos de importación por el consulado paraguayo.

ANEXO D: AGRADECIMIENTOS

Empresas Exportadoras y Importadoras

Sr. Roberto Maidana <i>Gerente Comercial</i> Iris S.A. Exportador	Sra. Maria Jose Cosp <i>Gerente De Comercio Exterior</i> Iris SA Exportador	Sr. Fernando Mongelos Coop. Neuland Exportador de Carne
Sr. Roberto Blumenfeld <i>Gerente General</i> Frigomerc Exportador de Carne	Sr. Fernando Diaz De Vivar <i>Gerente General</i> Frigorifico Guarani Exportador de Carne	Sr. Jose Valenzuela <i>Gerente De Exportacion</i> Frigorifico Guarani Exportador de Carne
Sra. Alba Pettengil <i>Gerente General</i> Quality Meat Exportador De Carne	Sra. Viviana Segovia Quality Meat Exportador De Carne	Sra. Miriam González <i>Gerente De Comercio Exterior</i> Copelan Exportador De Madera
Sr. Raul Legal <i>Gerente General</i> Rale Exportador De Madera	Sra. Gretel Weiberlen <i>Gerente Comercio Exterior</i> Rale Exportador De Madera	Sr. Luis Vega <i>Gerente General</i> Xtreme Exportador De Madera
Sr. Sebastian Eyzaguirre <i>Presidente</i> Kemagro Exportador de Sésamo	Sra. Renate Randecker <i>Gerente De Comercio Internacional</i> Kemagro S.A. Exportador de Sésamo	Roberto Morales Cargill Agropecuaria S.A.C.I. Exportador de Soja
Sra. Kyoko Kobuchi <i>Gerente De Comercio Exterior</i> Shirosawa Exportador de Sésamo	Sr. Federico Vire <i>Gerente de Logistica</i> ADM Exportador De Soja	Sr. Roque Almada <i>Gerente De Comercio Exterior</i> Agro Santa Rosa Exportador de Soja
Sr. Emilio Villagra <i>Encargado, Depto. de Comercio Exterior</i> Trociuk Exportador de Soja	Sr. Jose Berea <i>Gerente</i> Vicentin Paraguay S.A. Exportador de Soja	Sra. Katty Cristaldo Vicentin Paraguay S.A. Exportador de Soja
Sr. Sergio Larrosa <i>Gerente Comercial</i> Indusquim Importador De Agroquimicos	Sr. Antonio Herbert <i>Encargado, Depto. de Comercio Exterior</i> Tecnomyl Importador De Agroquimicos	Sr. Gilamar Reis <i>Gerente</i> Nave Informatica Importador De Informaticos
Sr. Alex Wei <i>Director</i> Camara de Comercio de Tecnología de la Información Importador de Informáticos	Sr. Carlos Gamarra <i>Consejero</i> Camara de Comercio de Tecnología de la Información Importador de Informáticos	Sr. Helio Haguuda <i>Director</i> Camara de Comercio de Tecnología de la Información Importador de Informáticos
Sr. Oscar Apud Director APUD S.A. Exportador de Soja	Sra. Mari Isabel Villalba Asesor IRIS SA Exportador domi-sanitarios	Sr. Carlos Astaburuaga MERCO FLUVIAL S.A.
Sr. Domingo Alvarenga CONTIPARAGUAY Exportador de Soja	Sra. Cynthia Onorio Frigorifico Guarani	Sra. Rossana Battilana Shirosawa Co. SAIC Exportador de Sésamo
Carlos Miguel Rendano <i>Director</i> CAPECO Soja	Sr. Cesar Jure <i>Director</i> ALGESA Exportador de Soja	Sr. Dario Ayala Vicentin Paraguay S.A. Exportador de Soja
Sr. Francisco Garcia CYTASA Exportador de Soja	Sr. Fabian Olmedo CAPECO Exportador de Soja	Sr. Ulrich Bauer Agroindustrial Aleman-Paraguaya Exportador de Soja
Sra. Rocio Galeano Nave Informatica Importador De Informaticos	Sr. Guido Vera ADESA Exportador de Soja	Sra. Rosana Gaona Bayer S.A. Importador de Agroquímicos

Empresas Exportadoras y Importadoras

Sra. Gretel Coronel de Weiberlen <i>Comercio Internacional</i> Rale S.A. Madera	Alejandro González Acosta <i>Director</i> Manufacturas Pilar S.A. Exportador de textiles.	Mario Luis Medina Gical S.A.
---	---	--

Camaras De Comercio y Gremios Empresariales

Sra. Cristina Rusell APS (Asociacion De Productores De Soja)	Sr. Roberto Stewart <i>Director</i> Camara de Carne	Sra. Mary Llorens <i>Presidente</i> Camara de Carne
Sr. Ricardo Boselli <i>Presidente</i> Camara De Fertilizantes Y Fitosanitarios	Sr. Ignacio Santiviago <i>Gerente</i> CAPECO	Sra. Sonia Tomassone <i>Asesor De Comercio Exterior</i> CAPECO
Sr. Fernando Leri <i>Presidente</i> CATERPA	Lic. Julio Sanchez Laspina <i>Gerente</i> Centro de Importadores	Lic. Juan Carlos Altieri <i>Presidente</i> FEPAMA (Camara De La Madera)
Lic. Juan Carlos Muñoz <i>Presidente</i> Centro De Armadores Maritimos Y Fluviales Gremio	Vicealmirante Manuel Royg <i>Asesor</i> Centro De Armadores Maritimos Y Fluviales Gremio	Roberto Barrero <i>Gerente General</i> Centro de Navegación Gremio
Carlos Rissi <i>Asesor</i> Centro de Navegación Gremio	Roberto Liatis <i>Director</i> FADEAC Gremio	Julio Cesar Huespe <i>Presidente</i> Camara Paraguaya de Transporte Internacional Terrestre
Sebastian Eyzaguirre <i>Presidente</i> Camara de Sésamo	Sr. Alex Wei <i>Director</i> Camara De Comercio De Tecnologia De La Informacion Importador De Informaticos	Sr. Carlos Gamarra <i>Consejero</i> Camara De Comercio De Tecnologia De La Informacion Importador De Informaticos
Sr. Helio Haguiuda <i>Director</i> Camara De Comercio De Tecnologia De La Informacion Importador De Informaticos	Brigitte Urbietta de Carrek Camara Paraguaya Pro Agro Fertilizantes y agroquímicos	

Despachantes de Aduanas

Sr. Alfredo Muñoz <i>Gerente General</i> Muñoz Despachante de Aduanas	Sr. Carlos Russo <i>Despachante</i> Russo & Asoc. Despachante de Aduanas	Sra. Cecilia Sallustro <i>Despachante</i> Sallustro Despachante de Aduanas
Jorge Gatti <i>Director</i> Gatti SA Despachante de Aduanas		

Provedores de Servicio en Transporte y Logística

Sra. Elvira Maldonado <i>Commercial Manager</i> AC Group Freight Forwarder	Sr. Alessandro Molfesi <i>Director</i> Aeromar Freight Forwarder	Sr. Jose Lacout <i>Socio, Gerente</i> Pluscarga Freight Forwarder
Sr. Francisco Leri <i>Presidente</i> Caacupe-Mi Terminal Portuaria	Sr. Baldovino Oviedo <i>Encargado De Stock Y Facturacion</i> Gical Terminal Portuaria	Sr. Francisco Antonio Gimenez Calvo <i>Presidente De Directorio</i> Gical Terminal Portuaria
Sra. Luciana Goncalves <i>Asistente De Comercio</i> Gical Terminal Portuaria	Sr. Alejandro Garcia Zuñiga <i>Gerente</i> Gical Terminal Portuaria	Ing. Julio Martinez <i>Presidente</i> Puerto Fenix Terminal Portuaria
Sr. Julio Cespedes <i>Coordinador Gral.</i> Puerto Fenix Terminal Portuaria	Sr. Ricardo Dos Santos (H) <i>Gerente General</i> Terport Terminal Portuaria	Sr. Oscar Diaz De Bedoya <i>Gerente De Cargas</i> Lanchile Transporte Aereo
Sr. Jesus Baranda <i>Gerente De Cargas</i> Tam Mercosur Transporte Aéreo	Sr. Humberto Gómez Duarte <i>Gerente De Cargas</i> Ups Transporte Aéreo	Sr. Raul Alamo <i>Gerente General</i> Cmsp Transporte Fluvial
Sr. Ernesto Ferreira <i>Gerente General</i> Interocean Transporte Marítimo	Sra. Renate Dickel <i>Presidenta</i> Msc Transporte Marítimo	Sr. Ricardo Dos Santos <i>Presidente</i> Navemar Transporte Marítimo
Sra. Elsa Gamarra <i>Sr. Gerente General</i> Navemar Transporte Marítimo	Sr. Jose Antonio Lacout <i>Gerente General</i> Pluscarga Transporte Maritimo / Aereo	Sr. Luis Aguilar <i>Gerente General</i> Tunici Transporte Terrestre
Sr. Julio Cesar Huespe Pin <i>Presidente</i> Ara Vera Transporte Terrestre	Sr. Fabio Fustagno <i>Encargado De Logistica</i> Ntra. Señora de la Asunción Transporte Terrestre	Sr. Roberto Triay <i>Gerente Comercial</i> TRPSA Terminal Portuaria
Sr. Aldo Moroz <i>Gerente de Desarrollo</i> BACTSSA Terminal Portuaria	Sr. Juan Carlos Corujo <i>Gerente de Operaciones</i> Terminal 4 SA Terminal Portuaria	Sr. Juan Carlos Vázquez <i>Vicepresidente</i> Exolgán SA Terminal Portuaria
Sr. Diego Segura <i>Director</i> TRPSA Terminal Portuaria	Sr. Jorge Heinerman <i>Director</i> Transporte Internacionales SA Freight Forwarder	Sr. Gabriel Perrín <i>Gerente</i> Patagonia Norte SA Terminal Portuaria
Sr. Luis Lajous <i>Owner Representative</i> MSC Línea Marítima	Sr. Jan Van Hoojstraten <i>Director</i> Líneas Panchita "G" S.A. Línea Marítima	Sra. Carmen Vázquez <i>MEDSHIP PARAGUAY</i>
Sr. Richard Martin <i>Cargomar</i>	Sr. Fernando Nicora <i>Gical S.A.</i>	Sr. Francisco Vera <i>MEDSHIP PARAGUAY S.A.</i>

Sector Donante		
Sr. Carlos Ortiz Perschino <i>Especialista Nacional Fomin</i> BID Sector Donante	Sr. Eduardo Feliciangeli <i>Especialista, Modernizacion del Estado</i> BID Sector Donante	Sr. Hernando Lesme <i>Investment Officer</i> BID Sector Donante
Sr. Celso Bareiro <i>Coordinador Tecnico</i> BID - Ministerio De Industria y Comercio - Ventanilla Unica Del Exportador Sector Donante	Sr. Juan Carron <i>Director Adjunto</i> Paraguay Vende Sector Donante	Sr. Richard Mora <i>Asesor Regional</i> Paraguay Vende Sector Donante
Sr. Alex Uriarte <i>Economic Growth Officer</i> USAID/Paraguay Sector Donante	Sr. Sergio Guzman <i>Deputy Mission Director</i> USAID/Paraguay Sector Donante	Sr. Wayne Nilsenstuen <i>Mission Director</i> USAID/Paraguay Sector Donante
Sr. Reinaldo Penner <i>Director</i> Paraguay Vende Sector Donante	Sr. José Barbero Funcionario Banco Mundial Sector Donante	Sr. Gordon Willsmeier Consultor CEPAL Sector Donante
Sr. Luis Alfredo Uechi Funcionario Banco Interamericano de Desarrollo Sector Donante	Sr. Eduardo Feliciangeli Funcionario Banco Interamericano de Desarrollo Sector Donante	
Mr. Barry MacDonald USAID Washington	Mr. Kerry Byrnes USAID Washington	

Sector Publico		
Sr. Rubén Ramírez Viceministro Ministerio de Relaciones Exteriores Sector Público	Sr. Raúl Vera Ministro Ministerio de Industria y Comercio Sector Público	Sr. Osvaldo Molinas Director Adjunto Direccion Nacional de Aduanas Sector Público
Sr. Jose Alejandro Bareiro <i>Coordinador Tecnico</i> Ministerio De Industria Y Comercio - Ventanilla Unica Del Exportador Sector Público	Sr. Roberto Salinas Coordinador Ministerio de Obras Públicas y Com. Sector Público	Sr. Juan Carlos del Palacio Asesor Administración General de Puertos Sector Público
Sra. Patricia Frutos Ruiz Directora Ministerio de Relaciones Exteriores Sector Público	Sr. Guillermo Bartoletti Asesor Legal Armada Argentina Sector Público	Sr. Marcos Caballero Director Direccion Nacional de Tránsito Sector Público
Sr. Carlos Walde Ministro Asesor de la Presidencia de la Republica Sector Público	Sr. Eduardo Benitez Gte. Financiero Ferrocarriles del Paraguay Sector Público	Sr. Lauro Ramirez Presidente Ferrocarriles del Paraguay Sector Público

Otros		
Sr. Andy Ricover Especialista en transporte aéreo	Sra. Alejandra Gómez Paz Especialista en Puertos	Sr. Luis Vila Especialista en seguridad marítima
Sr. Juan Pablo Martinez Especialista en Transporte	Sr. Carlos Sagrera Especialista en Transporte	Mr. Brad Dyer CARANA Corporation
Sr. David Lorimer Datamar SA	Mr. Brett Johnson CARANA Corporation	Mr. Santiago Sedaca CARANA Corporation

